


64. Sitzung, Montag, 20. August 2012, 9.15 Uhr

 Vorsitz: *Bernhard Egg (SP, Elgg)*
Verhandlungsgegenstände
1. Mitteilungen

- Antworten auf Anfragen *Seite 4297*
- Zuweisung von neuen Vorlagen *Seite 4298*
- Dokumentation im Sekretariat des Rathauses
 - *Protokollauflage* *Seite 4299*
- Nachrufe *Seite 4301*
- Gratulationen..... *Seite 4303*

2. Eintritt eines neuen Mitglieds des Kantonsrates

 für die aus dem Kantonsrat zurückgetretene Claudia
 Gambacciani, Zürich *Seite 4299*
3. Wahl eines Mitglieds der Justizkommission

 für den aus der Kommission ausgetretenen Davide
 Loss, Adliswil
 KR-Nr. 211/2012 *Seite 4304*
4. Erhöhung des Beschäftigungsgrads eines Mitglieds des Steuerrekursgerichts

 für die zurückgetretene Rhea Schircks Denzler
 KR-Nr. 212/2012 *Seite 4305*

5. Realisierung Umfahrung Eglisau

Motion von Werner Scherrer (FDP, Bülach),
Matthias Hauser (SVP, Hüntwangen) und Corinne
Thomet (CVP, Kloten) vom 23. Februar 2009
KR-Nr. 55/2009, Entgegennahme als Postulat, Dis-
kussion, RRB-Nr. 1245/12. August 2009 (Stellung-
nahme)

(gemeinsame Behandlung mit KR-Nr. 56/2009) *Seite 4305*

6. Projektierungs- und Vorbereitungsarbeiten für den Autobahnzusammenschluss Bülach–Glattfelden

Motion von Werner Scherrer (FDP, Bülach) und
Josef Wiederkehr (CVP, Dietikon) vom 23. Februar
2009

KR-Nr. 56/2009, Entgegennahme als Postulat, Dis-
kussion, RRB-Nr. 1245/12. August 2009 (Stellung-
nahme)

(gemeinsame Behandlung mit KR-Nr. 55/2009) *Seite 4305*

7. Poststellensterben: 20 Prozent des Poststellennetzes sind akut gefährdet

Interpellation von Kaspar Bütikofer (AL, Zürich),
Julia Gerber Rüegg (SP, Wädenswil) und Robert
Brunner (Grüne, Steinmaur) vom 6. April 2009

KR-Nr. 113/2009, RRB-Nr. 776/13. Mai 2009..... *Seite 4327*

8. Waidhaldetunnel

Motion der KPB vom 18. Mai 2009

KR-Nr. 150/2009, RRB-Nr. 1479/16. September

2009 (Stellungnahme)..... *Seite 4337*

9. Rahmenkredit Gesetz über die Standortförderung des Kantons Zürich

Motion von Ralf Margreiter (Grüne, Zürich) und
Martin Geilinger (Grüne, Winterthur) vom 25. Mai
2009

KR-Nr. 159/2009, RRB-Nr. 1536/23. September

2009 (Stellungnahme)..... *Seite 4351*

Verschiedenes

- Neu eingereichte parlamentarische Vorstösse..... Seite 4361

Geschäftsordnung

Ratspräsident Bernhard Egg: Es ist eine besondere Sitzung, die erste nach den Sommerferien an einem wunderschönen Sommertag. Ferner ist heute mein Namenstag und Bernhard Russi hat Geburtstag (*Heiterkeit*).

Das Wort zur Geschäftsliste wird nicht verlangt. Die Traktandenliste ist in der vorliegenden Form genehmigt.

Ich kann Ihnen bekanntgeben, dass ich nach Eintritt des neuen Ratsmitglieds drei Nachrufe verlesen und anschliessend einige Gratulationen vornehmen werde.

1. Mitteilungen

Antworten auf Anfragen

Ratspräsident Bernhard Egg: Der Regierungsrat hat uns die Antworten auf 16 Anfragen zugestellt:

- KR-Nr. 12/2012, Einflussmöglichkeiten des Kantons bei der Verkehrssteuerung durch Lichtsignalanlagen
Roland Scheck (SVP, Zürich)
- KR-Nr. 113/2012, Flankierende Massnahmen an der Bern- und Überlandstrasse im Limmattal
Andreas Geistlich (FDP, Schlieren)
- KR-Nr. 114/2012, Aussenwerbung am öffentlichen Verkehr im ZVV-Gebiet
Sabine Ziegler (SP, Zürich)
- KR-Nr. 116/2012, Zweitwohnungen im Kanton Zürich
Sabine Ziegler (SP, Zürich)
- KR-Nr. 117/2012, Regierungsrats-Reisli nach Chongqing
Max Homberger (Grüne, Wetzikon)
- KR-Nr. 118/2012, Verflüssigung des Strassenverkehrs und Schutz von Mensch, Tier und Umwelt
Max Homberger (Grüne, Wetzikon)

- KR-Nr. 125/2012, Irrungen und Wirrungen rund um die Realisierung des Seeuferwegs zwischen Wädenswil Giessen und Richterswil
Renate Büchi (SP, Richterswil)
- KR-Nr. 126/2012, Lärmschutzmassnahmen auf der A1-Umfahrung rund um Winterthur
Dieter Kläy (FDP, Winterthur)
- KR-Nr. 127/2012, Sicherheit bei den VBZ
Peter Ritschard (EVP, Zürich)
- KR-Nr. 133/2012, Arbeitsmarkt Privathaushalt: Volkswirtschaftliche Bedeutung und arbeitsrechtliche Absicherung im Kanton Zürich
Judith Stofer (AL, Zürich)
- KR-Nr. 135/2012, Golfplatz Niederhasli
Hans Egli (EDU, Steinmaur)
- KR-Nr. 139/2012, Verkehrsaufkommen und dessen Folgen in Ottenbach und Obfelden
Moritz Spillmann (SP, Ottenbach)
- KR-Nr. 141/2012, Teerung von Wanderwegen
Max Homberger (Grüne, Wetzikon)
- KR-Nr. 142/2012, Ausländische Staatsangestellte im Kanton Zürich
Barbara Steinemann (SVP, Regensdorf)
- KR-Nr. 144/2012, Einsatz von LED-Lampen in der Strassenbeleuchtung
Jörg Mäder (GLP, Opfikon)
- KR-Nr. 188/2012, Primat der Verwaltung
Hans-Peter Amrein (SVP, Küsnacht)

Zuweisung von neuen Vorlagen

Zuweisung an die Kommission für Justiz und öffentliche Sicherheit:

- **Schaffung einer kantonalen Gewaltschutz-Zentrale**
Beschluss des Kantonsrates zum Postulat KR-Nr. 227/2011, Vorlage 4914

Zuweisung an die Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt:

- **Standesinitiative für die rasche Behebung der Engpässe auf der Bahnstrecke Zürich–Thalwil–Zug**

Beschluss des Kantonsrates über die Einzelinitiative KR-Nr. 279/2011 von Hans Schneider, Oberrieden, Vorlage 4916

Zuweisung an die Kommission für Bildung und Kultur:

- **Lehrgang für Quereinsteiger in den Lehrberuf**

Beschluss des Kantonsrates zum Postulat KR-Nr. 132/2010, Vorlage 4917

Dokumentationen im Sekretariat des Rathauses

Im Sekretariat des Rathauses liegen zur Einsichtnahme auf:

- Protokoll der 62. Sitzung vom 9. Juli 2012, 8.15 Uhr
- Protokoll der 63. Sitzung vom 9. Juli 2012, 14.30 Uhr

2. Eintritt eines neuen Mitglieds des Kantonsrates

für die aus dem Kantonsrat zurückgetretene Claudia Gambacciani, Zürich

Ratspräsident Bernhard Egg: Wir dürfen für die aus dem Kantonsrat zurückgetretene Claudia Gambacciani ein neues Ratsmitglied begrüßen. Die Direktion der Justiz und des Innern hat uns folgende Verfügung zukommen lassen.

Ratssekretärin Barbara Bussmann verliest die Verfügung der Direktion der Justiz und des Innern vom 5. Juli 2012: «Ersatzwahl eines Mitglieds des Kantonsrates im Wahlkreis II, Stadt Zürich, Kreise 3 und 9.

Die Direktion der Justiz und des Innern, gestützt auf Paragraf 108 des Gesetzes über die politischen Rechte vom 1. September 2003, verfügt:

Als Mitglied des Kantonsrates im Wahlkreis II, Stadt Zürich, wird für die zurücktretende Claudia Gambacciani (Liste Grüne) und anstelle

des Ersatzkandidaten Sandro Feuillet, Zürich; welcher eine Wahl abgelehnt hat, als gewählt erklärt:

*Andres (Res) Marti, Sozialwissenschaftler,
geboren 1982, wohnhaft in Zürich.»*

Ratspräsident Bernhard Egg: Ich bitte, den Gewählten eintreten zu lassen.

Res Marti, die Direktion der Justiz und des Innern hat Sie als Mitglied des Kantonsrates als gewählt erklärt. Bevor Sie Ihr Amt ausüben können, haben Sie gemäss Paragraf 5 des Kantonsratsgesetzes das Amtsgelübde zu leisten.

Ich bitte, die Tür zu schliessen. Die Anwesenden im Ratssaal und auf der Tribüne erheben sich. Ich bitte die Ratssekretärin, das Amtsgelübde zu verlesen.

Ratssekretärin Barbara Bussmann verliest das Amtsgelübde: «Ich gelobe als Mitglied dieses Rates, Verfassung und Gesetze des Bundes und des Kantons Zürich zu halten, die Rechte der Menschen und des Volkes zu schützen und die Einheit und Würde des Staates zu wahren. Die Pflichten meines Amtes will ich gewissenhaft erfüllen.»

Ratspräsident Bernhard Egg: Res Marti, Sie leisten das Amtsgelübde, indem Sie mir die Worte nachsprechen: «Ich gelobe es».

Res Marti (Grüne, Zürich): Ich gelobe es.

Ratspräsident Bernhard Egg: Ich danke Ihnen und heisse Sie herzlich willkommen. Sie können Ihren Platz im Ratssaal einnehmen. Sie können wieder Platz nehmen, die Tür kann geöffnet werden.

Das Geschäft ist erledigt.

Nachrufe

Ratspräsident Bernhard Egg: Wie angekündigt drei Nachrufe, ich bitte Sie um entsprechende Aufmerksamkeit. Während der Sommerferien mussten wir vom Tod von zwei ehemaligen Kantonsräten erfahren.

Otto Nauer, Zürich

Am 12. Juli 2012 ist *Otto Nauer* im hohen Alter von 97 Jahren verstorben. Der Sozialdemokrat hat diesem Parlament von 1964 bis 1972 als Vertreter der Zürcher Stadtkreise 11 und 12 angehört. Von 1971 bis 1987 politisierte Otto Nauer als Nationalrat auch auf Bundesebene. Im Zentrum seines politischen Wirkens stand die Wohnbauförderung, die er in leitenden Funktionen bei namhaften zürcherischen Baugenossenschaften auch sehr direkt vorangebracht hat.

Nach Abschluss der politischen Laufbahn ist Otto Nauer durch seine feinfühligte Aufklärungsarbeit über die Alzheimer-Krankheit ins Bewusstsein einer noch breiteren Öffentlichkeit gerückt. Indem er die Gesellschaft frei von Tabus an der Pflege seiner an Demenz erkrankten Ehefrau teilhaben liess, trug er zum Verständnis und zum richtigen Umgang mit diesem medizinischen Phänomen bei.

Am vergangenen 14. Juli 2012 hat Otto Nauer auf dem Friedhof Schwamendingen nun seine letzte Ruhestätte gefunden. Ich danke dem Verstorbenen herzlich für sein umfangreiches und wertvolles Wirken im Dienst der Öffentlichkeit. Seinen Hinterbliebenen spreche ich das herzliche Beileid des Kantonsrates aus.

Edwin Weilenmann, Hofstetten

Ein weiterer markanter Zürcher Politiker ist am 28. Juli 2012 aus dem Leben geschieden. Sieben Wochen nach seinem 83. Geburtstag verstarb Edwin Weilenmann aus Hofstetten im Bezirk Winterthur. Als Vertreter der SVP sass der Landwirt von 1975 bis 1991 hier in diesem Rat. Edwin oder Edi Weilenmann gehörte seinerzeit zu den charismatischsten und bekanntesten Mitgliedern unseres Kantonsparlaments. Sein – höflich ausgedrückt – temperamentvoller Debattierstil hat ihm in Verbindung mit seiner engsten Heimat den Übernamen «Donnerer vom Schauenberg» eingetragen, eine Bezeichnung notabene, die Edwin Weilenmann durchaus als Kompliment verstanden hat. Der Ar-

mee diente er jahrelang als Schadeninspektor im Range eines Oberstleutnants.

1989 liess sich der langjährige Gemeindepräsident in den Winterthurer Bezirksrat abordnen. Als damaliger Schreiber dieses Gremiums durfte ich Edwin Weilenmann in diesem Amt auch persönlich näher kennenlernen. Donnern konnte er immer noch, wenn er in Fahrt kam, aber wir pflegten manche feine und tiefsinnige politische Diskussion. Mich hat beeindruckt, wie er mein eigenes politisches und kirchliches Engagement geschätzt hat, auch wenn mir das «V» im Parteinamen fehlt. Ich schätzte umgekehrt seine Geschichten, seinen Humor und seine Herzlichkeit, die der politischen Öffentlichkeit viel weniger bekannt waren.

Morgen Dienstag findet die Trauerfeier um 14 Uhr in der reformierten Kirche von Elgg statt. Ich danke Edwin Weilenmann für sein wertvolles politisches und behördliches Wirken. Den Angehörigen gilt das herzliche Beileid des Kantonsrates.

Ruedi Reich, vormaliger Kirchenratspräsident des Kantons Zürich

Am vorletzten Sonntag ist, wie Sie sicher den Medien entnommen haben, Pfarrer Ruedi Reich verstorben, der langjährige frühere Kirchenratspräsident der evangelisch-reformierten Landeskirche im Kanton Zürich. Der Winterthurer Theologe und Ehrendoktor der Universität Zürich verstarb nach einer leidvollen schweren Krankheit im 68. Lebensjahr.

Ruedi Reich war zwar Sohn eines früheren Regierungsrates, bekleidete aber selbst nie ein politisches Amt. Gleichwohl war der Verstorbene in vielerlei Hinsicht gerade auch mit unserem Parlamentsbetrieb rege verbunden. Sicher erinnern Sie sich an die Begegnungen hier in diesem Haus bei der Behandlung und Genehmigung der kirchlichen Jahresberichte. Oder Sie erinnern sich an die Beratung des heute geltenden Kirchengesetzes, an dessen Ausarbeitung sich Ruedi Reich sehr namhaft beteiligt hat.

Mit dem Namen von Pfarrer Ruedi Reich verbindet sich aber auch eine Wegmarke, die sich im Jahreslauf von Kantons- und Regierungsrat fest etabliert hat: Die kirchliche Feier vor der Eröffnung jedes neuen Amtsjahres. Dieser Anlass widerspiegelt die Persönlichkeit von Ruedi Reich und dessen 17-jähriges Wirken an der Spitze der reformierten Zürcher Landeskirche bestens. Er steht beispielhaft für die

gelebte Ökumene und interreligiöse Verständigung sowie für eine moderne, aber weiterhin verlässliche und tragende Partnerschaft zwischen dem Staat Zürich und seinen öffentlich-rechtlich anerkannten Religionsgemeinschaften.

Für diesen kraftvollen und weitsichtigen Einsatz verdient Ruedi Reich gerade auch vom politischen Zürich grösste Wertschätzung. Ich habe Ruedi Reich letzten Januar 2012 noch besuchen dürfen. Wir führten ein langes und berührendes Gespräch und ich bin dankbar dafür.

Der Trauergottesdienst wird am Mittwoch um 15 Uhr im Grossmünster abgehalten, an jener Stätte also, an der Ruedi Reich dem Kantons- und Regierungsrat zu Beginn einer neuen Legislatur wiederholt seine Segenswünsche mit auf den Weg gegeben hat. Unsere herzliche Anteilnahme gilt der Familie des Verstorbenen.

Gratulationen

Gratulation zum olympischen Erfolg

Ratspräsident Bernhard Egg: Ich komme zu einem ganz anderen Thema, zum erfreulichen Teil. Ich nehme einige Gratulationen an Sportlerinnen und Sportlern vor.

Ich gratuliere an erster Stelle Nicola Spirig mit Wohnsitz Winkel. Wir wissen, sie ist ab und zu im Ausland am Trainieren, aber sie ist eine Zürcherin. Ich gratuliere Nicola Spirig ganz herzlich zur Goldmedaille im Triathlon.

Steve Guerdat, dem Herrliberger, gratuliere ich ebenfalls sehr herzlich zur Goldmedaille im Springreiten. Und einem potenziellen, sehr erfolgreichen Herrliberger (*Roger Federer*) gratuliere ich, auch wenn er nicht Zürcher ist – oder noch nicht –, ebenfalls sehr herzlich zur Silbermedaille im Tennis. Das wäre ein Applaus wert. (*Applaus.*)

Gratulation zur Geburt eines Kindes

Dann kommt ein noch viel besonderer Moment. Zwei Ratsmitglieder unter uns sind kürzlich Eltern geworden, nämlich Raphael Golta und Catherine Heuberger. Sie haben einen wunderbaren Sohn, Lucien Gustave. Nach anfänglichen gesundheitlichen Problemen, die er zum Glück überwunden hat, gedeiht er nun prächtig. Heute ist der Moment, Lucien und seinen Eltern zu gratulieren. Weil beide Ratsmitglieder sind, erhalten auch beide keinen silbernen, sondern einen Ku-

schellöwen. (*Der Ratspräsident hält in jeder Hand einen Plüschlöwen. Heiterkeit.*) So müssen Raphael und Catherine nicht darüber streiten, wer den Löwen im Bett halten darf. Ich habe mir auch sagen lassen, dass Lucien sich an seinen Eltern ein Beispiel genommen hat. Er ist bereits Facebook-Freund der Tochter von Philipp Kutter, von Lisa. (*Heiterkeit. Der Ratspräsident übergibt Catherine Heuberger und Raphael Golta je einen Plüschlöwen. Applaus.*)

3. Wahl eines Mitglieds der Justizkommission

für den aus der Kommission ausgetretenen Davide Loss, Adliswil

Antrag der Interfraktionellen Konferenz

KR-Nr. 211/2012

Esther Guyer (Grüne, Zürich), Präsidentin der Interfraktionellen Konferenz (IFK): Die Interfraktionelle Konferenz schlägt Ihnen zur Wahl vor:

Céline Widmer, SP, Zürich.

Ratspräsident Bernhard Egg: Vorgeschlagen wird Céline Widmer, SP, Zürich, für den per 27. August 2012 zurücktretenden Davide Loss. Wird der Vorschlag vermehrt? Das ist nicht der Fall. Diese Wahl kann offen durchgeführt werden oder wird geheime Wahl beantragt? Das ist ebenfalls nicht der Fall.

Da nur ein Wahlvorschlag vorliegt, erkläre ich, gestützt auf Paragraph 43 litera a des Geschäftsreglements, Céline Widmer per 28. August 2012 als Mitglied der Justizkommission für gewählt. Ich gratuliere ihr zur Wahl.

Das Geschäft ist erledigt.

4. Erhöhung des Beschäftigungsgrads eines Mitglieds des Steuerrekursgerichts

für die zurückgetretene Rhea Schircks Denzler

Antrag der Interfraktionellen Konferenz

KR-Nr. 212/2012

Esther Guyer (Grüne, Zürich), Präsidentin der Interfraktionellen Konferenz (IFK): Die Interfraktionelle Konferenz schlägt vor,

den Beschäftigungsgrad von Michael Ochsner, SVP, Zürich, von bisher 50 Prozent auf 100 Prozent zu erhöhen.

Ratspräsident Bernhard Egg: Wird dazu das Wort gewünscht? Das ist nicht der Fall. Der Beschäftigungsgrad von Michael Ochsner soll von bisher 50 Prozent auf 100 Prozent erhöht werden. Wird ein anderer Antrag gestellt? Das ist nicht der Fall. Somit ist dem Gesuch von Michael Ochsner entsprochen.

Das Geschäft ist erledigt.

5. Realisierung Umfahrung Eglisau

Motion von Werner Scherrer (FDP, Bülach), Matthias Hauser (SVP, Hüntwangen) und Corinne Thomet (CVP, Kloten) vom 23. Februar 2009

KR-Nr. 55/2009, Entgegennahme als Postulat, Diskussion, RRB-Nr. 1245/12. August 2009 (Stellungnahme)

(gemeinsame Behandlung mit KR-Nr. 56/2009)

6. Projektierungs- und Vorbereitungsarbeiten für den Autobahn-zusammenschluss Bülach–Glattfelden

Motion von Werner Scherrer (FDP, Bülach) und Josef Wiederkehr (CVP, Dietikon) vom 23. Februar 2009

KR-Nr. 56/2009, Entgegennahme als Postulat, Diskussion, RRB-Nr. 1245/12. August 2009 (Stellungnahme)

(gemeinsame Behandlung mit KR-Nr. 55/2009)

Die Motion 55/2009 hat folgenden Wortlaut:

Der Regierungsrat wird beauftragt, auf der Grundlage des vom Kantonsrat am 26. März 2007 verabschiedeten Verkehrsrichtplans ein Ausführungsprojekt für die Umfahrung Eglisau (Objekt 52: Umfahrung Eglisau, Zeithorizont kurz- bis mittelfristig) vorzulegen. Die dazugehörigen Projektgenehmigungs- und Einwendungsverfahren sowie die weiteren notwendigen Vorarbeiten sind sofort aufzunehmen, dem Kantonsrat ist raschmöglichst ein abstimmungsreifes Projekt für die Umfahrung Eglisau zuhanden der Volksabstimmung vorzulegen.

Begründung:

Bereits vor mehr als 20 Jahren haben sich Volk und Kantonsrat mit der Umfahrung Eglisau befasst. Mit der Ablehnung des Kreditbegehrens für eine Umfahrung Eglisau am 10. März 1985 wurde das Problem für die Bevölkerung des Unterlandes und von Eglisau nicht gelöst. Am 4. Januar 1988 hat der Kantonsrat einer Teilrevision des Verkehrsplans zugestimmt. In den kantonsrätlichen Beratungen wurde allgemein anerkannt, dass es sich um eine sehr gute Linienführung handelt, die praktisch allen Einwendungen gegen das Projekt 1985 Rechnung trägt. In der Zwischenzeit hat sich das Verkehrsaufkommen massiv erhöht. Die Gefährdung und Belastung der Anwohnenden mit Lärm und Abgasen durch den Lastwagen- und Personenwagenverkehr wird immer grösser und hat das Mass des Zumutbaren überschritten. Auch die Gefährdung der Velofahrer und Fussgänger ist nicht mehr zu verantworten. Lokale Massnahmen an der bestehenden Achse bringen aufgrund der besonderen topografischen Verhältnisse nichts. Nur eine Umfahrung kann Abhilfe schaffen.

Die Planung der Umfahrung Eglisau erträgt keinen längeren Aufschub mehr. Täglich fahren über 20 000 Fahrzeuge über die alte Steinbrücke, davon bis zu 2000 Lastwagen (hauptsächlich Kies- und Aushubtransporte). Alle Fahrzeuge überqueren den Rhein auf einer schmalen Brücke mit zwei gefährlichen Kurven. In diesen Kurven geschehen immer wieder Unfälle, die entsprechend massive Staus verursachen. Für die Eglisauer Bevölkerung, die an dieser Strasse wohnt, und das gesamte Zürcher Unterland ein unhaltbarer Zustand.

Bei der Planung und Projektierung solch grosser Projekte können sich enorme Verzögerungen ergeben. Diesem Umstand sollte Rechnung getragen werden, indem das Vorhaben mit Nachdruck vorangetrieben werden soll.

Die Motion 56/2009 hat folgenden Wortlaut:

Der Regierungsrat wird beauftragt, auf der Grundlage des vom Kantonsrat am 26. März 2007 verabschiedeten Verkehrsrichtplans ein Ausführungsprojekt für den Autobahnzusammenschluss Bülach–Glattfelden (Objekt 51: A50/A51, Zeithorizont kurz- bis mittelfristig) vorzulegen. Die dazugehörigen Projektgenehmigungs- und Einwendungsverfahren sowie die weiteren notwendigen Vorarbeiten sind sofort aufzunehmen.

Begründung:

Die Planung des Autobahnzusammenschlusses Bülach–Glattfelden erträgt keinen längeren Aufschub mehr. Täglich verkehren über 20'000 Fahrzeuge auf der Strecke durch den Hardwald, davon ein grosser Anteil Lastwagen. Sehr viel Kies wird auf Lastwagen aus dem Rafzerfeld in Richtung Zürich transportiert und praktisch genau so viel Aushubmaterial wird aus dem ganzen Kanton Zürich in die Rafzerfelder Kiesgruben zurückgeführt.

Der Autobahnzusammenschluss Bülach–Glattfelden ist sehr dringend, gibt es doch fast jeden Abend einen Fahrzeugstau vom Kreisel Chrüzstrasse zurück bis zur Autobahnausfahrt Bülach-West. Für Bülach und die Region ist das ein sehr grosser Nachteil, verlegen doch viele Firmen aus diesem Grund ihren Sitz nicht in die Region Bülach Nord. Passiert dann noch ein Unfall im Hardwald, verläuft der Schleichverkehr durch die umliegenden Dörfer. Und was in den Stosszeiten in Stau oder Schleichverkehr mündet, verleitet in den Randstunden zu gefährlichem Fahren. Die wiederholten schweren Unfälle der letzten Jahre im Hardwald sprechen hier leider für sich.

Bei der Planung und Projektierung solcher Projekte können sich enorme Verzögerungen ergeben. Diesem Umstand sollte Rechnung getragen werden, indem das Vorhaben inkl. flankierender Massnahmen mit Nachdruck vorangetrieben wird und die Grundlagen für die Beschlussfassung eines Objektkredits erstellt werden.

Der Regierungsrat hatte sich bereit erklärt, die Motionen als Postulate entgegenzunehmen. Die Umwandlung in Postulate wurde an der Kantonsratssitzung vom 25. Mai 2009 abgelehnt.

Der Regierungsrat nimmt zu den Motionen 55/2009 und 56/2009 auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion wie folgt Stellung:

Die Umfahrung Eglisau (Motion KR-Nr. 55/2009) und der Autobahn-zusammenschluss Bülach–Glattfelden (Motion KR-Nr. 56/2009) liegen auf derselben Verkehrsachse und stehen damit in einem engen Sachzusammenhang.

Es ist daher angebracht, zu beiden Motionen gemeinsam Stellung zu nehmen.

Durch das Mittel der Motion wird der Regierungsrat verpflichtet, eine Verfassungs- oder Gesetzesvorlage oder den Entwurf für einen Beschluss, insbesondere über einen Kredit, vorzulegen (§ 14 Abs. 2 Kantonsratsgesetz, LS 171.1). Die vorliegenden Motionen verlangen vom Regierungsrat, dem Kantonsrat «Ausführungsprojekte vorzulegen». Für die Festsetzung von Strassenprojekten ist der Regierungsrat zuständig (§ 15 Abs. 1 Strassengesetz, LS 722.1). Die vorliegenden Motionen können daher einzig durch Vorlagen für «Baukredite» zuhanden des Kantonsrats erfüllt werden. Die Motionen werden in diesem Sinne aufgefasst.

In der Volksabstimmung vom 10. März 1985 wurde eine Kreditvorlage über 66,8 Mio. Franken für eine Umfahrung von Eglisau abgelehnt. Die damalige Gegnerschaft der Umfahrung führte an, die Umfahrung führe zur Zerstörung der empfindlichen Rheinlandschaft zwischen alter Strassenbrücke und Eisenbahnviadukt, es würden Wohngebiete durchfahren statt umfahren, die vierspurige Brücke stelle eine Vorleistung für eine Autobahn dar und das Projekt bewirke grossen Landverschleiss. Um diesen Argumenten Rechnung zu tragen, wurde eine neue Linienführung der Umfahrungsstrasse untersucht, die der Kantonsrat am 4. Januar 1988 in den kantonalen Richtplan Verkehr aufgenommen hat. Im Hinblick auf die Wiederherstellung des Haushaltsgleichgewichts Anfang der 90er-Jahre war es seinerzeit nicht möglich, die Umfahrungsstrasse Eglisau in das Strassenbauprogramm aufzunehmen, weil damals andere grosse Bauvorhaben auszuführen waren und kantonale Anteile an noch zu erstellende Nationalstrassen als gebundene Ausgaben anfielen. Vor diesem Hintergrund wurde auf eine Projektierung der Umfahrung Eglisau verzichtet.

Entlang der Ortsdurchfahrt konnte in den vergangenen Jahren mit Massnahmen in Bezug auf Lärmschutz sowie für Fussgängerinnen und Fussgänger sowie Radfahrerinnen und Radfahrer eine gewisse

Entschärfung erreicht werden. Mit einer Umfahrung könnten das Städtchen und die beidseitig des Rheins liegenden Wohngebiete vom Durchgangsverkehr entlastet werden. Zudem könnte sie einen Beitrag zur Erhöhung der Verkehrssicherheit leisten. Der durchschnittliche tägliche Verkehr (DTV) auf der Ortsdurchfahrt von Eglisau beträgt rund 18'000 Fahrzeuge und ist damit vergleichbar mit dem DTV in anderen Ortschaften des Kantons. Insofern bestehen keine besonderen Gründe für eine Umfahrung Eglisau. Ortsdurchfahrten in zahlreichen Gemeinden im Oberland, im Glattal, entlang beider Zürichseeufer sowie im Limmat- und im Furttal weisen einen DTV von 20 000 Fahrzeugen und mehr auf. Als Folge der Kiesabbaugebiete im Rafzerfeld ist der Schwerverkehrsanteil auf der Ortsdurchfahrt in Eglisau indessen überdurchschnittlich.

Die im Richtplan eingetragene Linienführung sieht südlich des Rheins einen Tunnel unter dem Laubberg in Richtung Kreisel Chrüzstrasse und eine Brücke über den Rhein östlich der bestehenden Eisenbahnbrücke vor. Diese beiden Bauwerke haben einen wesentlichen Einfluss auf die zu erwartenden Gesamtkosten der Umfahrung, die aus heutiger Sicht auf rund 200 Mio. Franken veranschlagt werden müssen. Trotz des zu erwartenden Nutzens hat das Vorhaben wegen dieser hohen Kosten ein ungünstiges Kosten-Nutzen-Verhältnis. Dies führte denn auch dazu, dass der Regierungsrat das Vorhaben in seiner 2001 vorgenommenen Prioritätenreihung für 60 Infrastrukturvorhaben (Ortsumfahrungen) im Handlungsfeld C einreichte (A als höchste, D als niedrigste Prioritätsstufe). Diese fachliche Beurteilung des dem Richtplaneintrag zugrunde liegenden Vorhabens hat sich seither nicht geändert. Für den Abschnitt Bülach–Glattfelden sieht der Richtplan Verkehr einen Ausbau auf vier Fahrstreifen vor. Das Verkehrsaufkommen auf dieser Achse ist auch mit den heutigen zwei Fahrstreifen zu bewältigen. Auf diesem Abschnitt besteht in Bezug auf die Verkehrskapazität einzig am Kreisel Chrüzstrasse (Gemeindegrenze Bülach/ Glattfelden) ein Engpass. Dort kreuzen sich die beiden Achsen Schaffhausen–Eglisau sowie Kaiserstuhl–Glattfelden. Es ergeben sich während Spitzenzeiten zeitweise Rückstaus. Sodann kam es auf der geraden Strecke durch den Hardwald in der Vergangenheit vereinzelt zu schweren Unfällen. Ein Unfallschwerpunkt besteht dort jedoch nicht.

Die Achse Zürich–Bülach–Eglisau–Schaffhausen ist im Sachplan Verkehr des Bundesrates und im Entwurf für eine Anpassung des

Bundesbeschlusses über das Nationalstrassennetz zur Aufnahme ins Ergänzungsnetz vorgesehen. Die Vorlage an die eidgenössischen Räte für die Anpassung des Netzbeschlusses wird auf Ende 2009 erwartet. Die Aufnahme ins Ergänzungsnetz würde allerdings nicht bedeuten, dass sich der Bund an den Kosten für den Ausbau beteiligen würde. Die Finanzierung müsste durch den Kanton sichergestellt werden.

Es zeichnet sich ab, dass die dem Kanton für den Strassenbau zur Verfügung stehenden Mittel auch inskünftig sehr knapp sein werden, um die anstehenden Aufgaben zu bewältigen. So ist absehbar, dass sich der Kanton auch weiterhin im Bereich der Nationalstrassen wird substanziell beteiligen müssen, um eine Verwirklichung der im kantonalen Richtplan eingetragenen Vorhaben sicherzustellen (Einhauung Schwamendingen, Ausbau der Nordumfahrung). Auch auf dem Gebiet der Städte Zürich und Winterthur besteht Handlungsbedarf. Auf dem Gebiet der Stadt Zürich sind die Planungsarbeiten für den Waidhaldetunnel voranzutreiben. Damit könnte die Rosengartenstrasse (DTV rund 60'000) entlastet werden. Selbst bei einer Bundesbeteiligung aus dem Infrastrukturfonds verblieben dem Kanton hierfür hohe Kosten. Für Winterthur und Umgebung ist nach der negativen Beurteilung des Bundes der Südostumfahrung und der klaren Priorität auf den Ausbau der bestehenden Umfahrung eine Lösung für die Erschliessung der wichtigen regionalen Entwicklungsgebiete in Oberwinterthur (Zentrumsgebiet von kantonomer Bedeutung) zu suchen. Sodann sind an verschiedenen Orten Entlastungen von Ortskernen in Planung. Alle diese Vorhaben werden den Strassenfonds in den nächsten Jahren stark belasten.

Zusammen mit der Hochleistungsstrasse zwischen Bülach und Glattfelden bringt die Umfahrung Eglisau eine schnellere Anbindung des süddeutschen Raums an den Wirtschaftsraum Zürich mit seinem Flughafen. Bedeutung und Wirkung dieser zusammenhängenden Strassenelemente sind daher in einem grösseren Zusammenhang zu beurteilen. Beide Objekte sind im Verkehrsrichtplan vom 26. März 2007 mit einem kurz- bis mittelfristigen Realisierungshorizont eingetragen. Der Planungsstand der beiden Elemente ist unterschiedlich und bei der Umfahrung Eglisau weiter fortgeschritten als beim Autobahnzusammenschluss. Allerdings genügt auch der Planungsstand für die Umfahrung nicht für eine weitergehende Entscheidungsfindung. Insbesondere wurden die Umweltfachstellen bisher noch nicht zur Stellungnahme begrüsst. Die diesbezüglichen Anforderungen sind hoch

und bedürfen einer detaillierten und fachlich fundierten Beurteilung. Erst auf dieser Grundlage kann eine breit abgestützte Interessensabwägung erfolgen. Die für eine Kreditvorlage erforderlichen Planungs- und Projektierungsarbeiten sind vor diesem Hintergrund innerhalb der dem Regierungsrat zur Verfügung stehenden Zeit von drei Jahren nicht zu erbringen. Aller Voraussicht nach könnten die Motionen somit nicht erfüllt werden.

Bezüglich Autobahnzusammenschluss stellen sich auch grundsätzliche Fragen, ist doch der Abschnitt der A50 zwischen Glattfelden und dem Kreisel Chrüzstrasse mit dem teilweisen vierspurigen Ausbau eher überdimensioniert. Handlungsbedarf besteht vor allem am Kreisel Chrüzstrasse, der in den Spitzenzeiten teilweise überlastet ist.

Auch angesichts der knappen Mittel und der verkehrlichen Ausgangslage erscheint es unsachgemäss, die weiteren Planungs- und Projektierungsarbeiten einzig auf die im Richtplan eingetragenen und von den Motionen aufgegriffenen Netzelemente auszurichten. Allerdings rechtfertigt es der Problemdruck entlang der Ortsdurchfahrt Eglisau sowie am Kreisel Chrüzstrasse, die Planungsarbeiten wieder aufzunehmen und mit einem weiteren Blickwinkel voranzutreiben, um fundierte Grundlagen für Variantenentscheide zu erhalten. Die für die Planung zuständige Volkswirtschaftsdirektion wird die erforderlichen Arbeiten an die Hand nehmen.

Aus diesen Gründen beantragt der Regierungsrat dem Kantonsrat, die Motionen KR-Nrn. 55/2009 und 56/2009 nicht zu überweisen.

Ratspräsident Bernhard Egg: Am 14. September 2009 haben Sie gemeinsame Beratung dieser Geschäfte beschlossen. Wir werden also die beiden Geschäfte gemeinsam diskutieren und anschliessend getrennt darüber abstimmen.

Der Regierungsrat war bereit, beide Motionen als Postulate entgegenzunehmen. Der Erstunterzeichner war jedoch mit der Umwandlung nicht einverstanden. Daraufhin hat der Regierungsrat mit Beschluss vom 12. August 2009 dem Kantonsrat beantragt, die beiden Motionen nicht zu überweisen.

Werner Scherrer (FDP, Bülach): Ich spreche, wie angekündigt, zu beiden Geschäften, die da auf uns zukommen. Umfahrung Eglisau, Autobahnzusammenschluss Hardwald – seit Jahrzehnten diskutiert,

dringender denn je. Ich verzichte auf allzu viel Prosa und beschränke mich stattdessen hauptsächlich auf Stich- und Schlagworte, die den Zustand in Eglisau und am Kreisel Chrüzstrasse zwischen Bülach und Eglisau deutlich umschreiben. Versteht man mich oder rauscht es zu stark? (*Lautes Rauschen wegen Mikrofonstörung.*) Es rauscht grauenhaft und das ist nicht der Rhein. Ich mache weiter und hoffe, dass man mich trotzdem versteht.

Ratspräsident Bernhard Egg unterbricht den Votanten: Liegen irgendwo Handys auf Mikrofonen? Dann bitte entfernen. (*Das Rauschen hält an.*) Es wird nicht wirklich besser. Versuchen wir es mal vom Rednerpult aus.

Werner Scherrer (FDP, Bülach) setzt sein Votum vom Rednerpult aus fort: So, wie tönt es da? Auch nicht wahnsinnig viel besser. Wenn sich alle gut konzentrieren und mir zuhören, dann geht das schon mit diesem Rauschen, herzlichen Dank.

Über 20'000 Fahrzeuge pro Tag im Jahresschnitt auf der Eglisauer Brücke, grosser Anteil schwerer Lastwagen in Kiestransport und im internationalen Verkehr, tägliche kilometer- und stundenlange Staus zwischen Bülach, Hardwald, und Rafz-Grenze, Jahr für Jahr zunehmend – neuerdings lässt sich der Stau zwischen Bülach und Eglisau auch ständig im Schweizer Radio DRS immer wieder hören. Der Binnenverkehr in Eglisau, Städtli-Brücke-Bahnhof, also innerhalb der Gemeinde Eglisau, ist in den Stau-Stunden fast nicht mehr möglich. Man kommt nicht über die Brücke, man kann nicht aus der Altstadt oder aus dem Städtli in den Bahnhof hinüberwechseln. Nadelöhr Brücke im Verkehr und vor allem bei Unfällen: Es sind nur äusserst weiträumig Umfahrungen möglich, flussabwärts Zurzach, flussaufwärts Rüdlingen oder Flaach. Kreisel Chrüzstrasse zwischen Bülach und Eglisau, die Kreuzung der Haupt-Verkehrsachsen Zürich-Schaffhausen und Winterthur-Basel: Das heisst konkret Kiestransporte, 40-Tonnen-Korridor und Embraport, fast 27'000 Fahrzeuge pro Tag. Die kantonale Hauptstrasse durch Eglisau ist die Verkehrsschlagader zwischen dem süddeutschen Grenzraum von Koblenz bis Schaffhausen und dem Grossraum Zürich Flughafen und entsprechend eine überregionale Angelegenheit.

Die Hauptstrasse Winterthur-Embraport-Basel beziehungsweise ab Kreisel Chrüzstrasse Richtung Schaffhausen und Grenze ist ebenfalls massiv mit internationalem Schwerverkehr belastet. Die letztes Jahr im Südzimmer präsentierte ETH-Studie der Industrievereinigung Schaffhausen und interessierter Gemeinden hat klar aufgezeigt, dass nur mit einer Umfahrung das Problem langfristig lösbar ist. Zwar werden aktuell verschiedene Entschärfungsideen diskutiert, die kurzfristig Erleichterungen bringen könnten und vermutlich auch eingesetzt werden müssen. Schlussendlich brauchen wir im Unterland aber die Umsetzung folgender Punkte:

Ausbau der Bülacher Hardwald-Strecke: Dieses Problem hätte, wenn die Planung soweit gewesen wäre, bereits im Sommer 2007 erledigt werden können, als diese Strecke durch den Kanton aufwändig saniert wurde. Es wäre gerade «im Gliche» gegangen. Doppelspuriger Ausbau des Kreisels Chrüzstrasse mit Anschluss an die Dorfumfahrung Glattfelden: Der Kreisel wurde 2007 komplett saniert, bereits für zwei Spuren gebaut, aber später auf eine Spur reduziert, mit dem Grund der Gefährdung infolge nicht optimaler Führung der Ein- und Ausfahrspuren.

Die Umfahrung Eglisau ist Kernstück und Bypass für das Nadelöhr Brücke Eglisau und strategische Alternative zur Brücke als einzigem Übergang für den Individualverkehr über den Rhein.

Die Situation aus Eglisauer Sicht: Rückstau am Kreisel Chrüzstrasse Richtung Bülach, Rückstau Hüntwanger-/Schaffhauserstrasse Richtung Rafz, sieben Ein- und Ausfahrten auf die Hauptstrasse, diverse Fussgängerstreifen niveaugleich, enge Kurvenradien bei den Brückenköpfen, mit regelmässig ausgekippten Kieslastern, Luftverschmutzung, Gefällstrecken, Bremsen, Anfahren, – für ein Wohngebiet nicht tolerierbar, massive Verschlechterung bei Stop-and-Go-Verkehr, Blockierung des innergemeindlichen Verkehrs in Spitzenzeiten und volkswirtschaftliche Folgekosten. Gemäss ETH-Studie sind es heute 9 Millionen Franken pro Jahr, 2030 werden es geschätzte 20 Millionen Franken pro Jahr sein.

Auch der Gemeinderat Eglisau erachtet den raschen Bau einer Umfahrungsstrasse als unumgänglich und sieht keine Alternative dazu.

Die Situation aus Sicht Bülachs und anderer Gemeinden:

Der tägliche abendliche Rückstau am Autobahnende der A51 in Richtung Eglisau führt zu massivem unerwünschten Schleichverkehr im

ganzen Unterland: Höri über die Kiesstrasse nach Zweidlen, Bülach Soliquartier–Wagenbreche–Chrüzstrasse, Hochfelden–Schachen. Das ist ein kleines Waldwegli hintenrum nach Glattfelden. Und in der andren Richtung ist das hohe Verkehrsaufkommen aus dem Rafzerfeld am Morgen eingangs Eglisau ein erster Trichter vor Brücke und Chrüzstrasse.

Der aktuelle Lösungsansatz ist somit die Richtplanlösung: Tunnel mit Tiefbrücke gemäss Vorprojekt 1989. Im Vergleich zum ersten Projekt ist es optimaler, da minimaler, die Störung im Landschaftsbild ist geringer, der Landbedarf ist minimal, es ist Emissionen vermindern. Die Planung ist weit fortgeschritten, im Richtplan als kurz- und mittelfristig enthalten. Es bestehen rechtskräftige Verkehrs-, Bau und Niveaulinien. Die Landbeschaffung ist abgeschlossen, die Quartierpläne sind abgeschlossen. Seit 1987 ist die Linienführung bekannt: bestmögliche Lage der neuen Brücke und der beiden Anschlüsse Eglisau Nord und Süd.

Zusammenfassung, ich komme zum Schluss: Die aktuelle Situation ist aus Gründen der Sicherheit, der volkswirtschaftlichen Schäden und der Umweltbelastung nicht mehr tragbar. Die im Richtplan vorgesehene Linienführung ist bereit, eine Umsetzung wäre zeitlich optimal möglich. Damit die Details ausgearbeitet werden können, zumal die Regierung sich mit diesem Thema ja auch schon auseinandergesetzt hat, ist es nun notwendig, die beiden Motionen 55/2009 und 56/2009 definitiv als Motion im Sinne der Interpretation des Regierungsrates in der ersten Stellungnahme zu überweisen. Die Initianten und das ganze Unterland danken für Ihre Unterstützung und Ihre Aufmerksamkeit. Dankeschön.

Matthias Hauser (SVP, Hüntwangen): Ich spreche laut, Sie können die Kopfhörer abstellen, dann hören Sie mich auch und ohne Rauschen.

Seit 28 Jahren liegt mir dieses Votum auf der Zunge. 1984 hat sich mein Vater als Gemeindepräsident von Hüntwangen sehr für die Umfahrung Eglisau eingesetzt, so wie andere Rafzerfelder auch. In der kantonalen Volksabstimmung wurde die elegante Brücke dann abgelehnt. Vielleicht bin ich nur deshalb überhaupt politisiert worden und Kantonsrat geworden.

Stellen Sie sich vor, das Rafzerfeld mit Rafz, Wil, Hüntwangen, Wasterkingen und Eglisau liegt im Kanton Zürich. Es ist mit seinem – unserem – Kanton nur mit einer einzigen Strasse verbunden. Will man in seine Kantonshauptstadt, will man in seinen Bezirkshauptort, will man zu seinem Zahnarzt, zu einer Schweizer Apotheke, in die Notfallaufnahme des Spitals, in die nächste Migros-Filiale, ins Kino, zum nächsten bedienten Bahnschalter oder zu seinem Kunden, führt der Weg über die Brücke in Eglisau. Aber diese ist zweimal täglich verstopft, am Morgen in Richtung Bülach, am Abend in Richtung Heimat, 30 Minuten Stau auf einer Strecke, die zehn Minuten dauern würde.

Es geht in dieser Debatte darum, ob Sie es in Ordnung finden, dass eine Region des Kantons, fünf Zürcher Gemeinden, an die 10'000 Einwohner, weiterhin verkehrstechnisch abgebunden bleiben. Es geht nicht um die Frage, ob die Umfahrung Eglisau Mehrverkehr anzieht, sondern es geht um die Behebung eines Zustandes, der schon 1984, vor 28 Jahren, unhaltbar war und mittlerweile mit täglich 20'000 Fahrzeugen katastrophal ist. Über 2000 Fahrzeuge täglich sind Lastwagen, ein guter Teil davon Kieslastwagen, die nicht zuletzt dank Richtplanbeschlüssen dieses Rates diese Strasse belasten.

Die Regierung möchte nicht, dass die beiden Motionen überwiesen werden. Sie spielt hingegen mit dem Gedanken, ein Dosierungssystem in Eglisau und mit einer neuen Verkehrsführung beim Kreisel den Zustand zu verbessern. Der Verkehr soll sich vor Rampen am Ortseingang stauen statt in Eglisau selbst. Das eigentliche Problem, die verkehrstechnische Abschottung einer Zürcher Region wird damit nicht gelöst. Es sind vier Staupunkte im Abstand von je einigen 100 Metern bis Kilometern, die behoben, nicht verschoben werden müssen: der Kreisel beim Ortseingang Eglisau auf der Rafzerfelderseite, die eng gekurvte Rheinbrücke, der Kreisel Chrüzstrasse und das Autobahnenende. Zu Stosszeiten muss man zwischen diesen Staupunkten nicht mehr beschleunigen. Alle hängen zusammen, unsere Motionen verlangen eine Gesamtlösung.

Noch sechs weitere Argumente für die Behebung dieser Staupunkte: Erstens: der Lärmschutz und die Lebensqualität in Eglisau.

Zweitens: die grossräumige Verkehrsführung. Durch das Rafzerfeld führt die kürzeste Verbindung aus Süddeutschland zum Flughafen und in die Agglomeration. Ohne ordentliche Lösung diffundiert der Verkehr zunehmend durch Dörfer, statt dass er vernünftig kanalisiert

läuft. Wir werden im Rafzerfeld – das können Sie nicht ändern – immer Verkehr aus Süddeutschland und dem Kanton Schaffhausen haben. Wer gegen die Umfahrung ist, weil sie es sein soll, die Mehrverkehr auf diese Strecke lenkt, erkennt, dass Mehrverkehr auch bisher, ohne Umfahrung, entstanden ist und weiterhin entstehen wird und dass wir heute ein dringendes Problem zu lösen haben.

Drittens: Die Bahnanbindung des Rafzerfeldes wird zurzeit verschlechtert.

Viertens: Immer wieder kommt es an der Rheinbrücke Eglisau zu Unfällen, Kollisionen und umgekippten Lastwagen, ebenso im Hardwald: jährliche Frontalkollisionen, tote Fahrrad- und Autofahrer. Mit dem Verkehr angepassten Strassenverhältnissen könnten Todesfälle vermieden werden.

Fünftens: der volkswirtschaftliche Schaden. Wer im Verkehr steht statt arbeitet, verhindert Wertschöpfung. In Eglisau entsteht laut einer ETH-Studie jährlich ein Schaden von 20 Millionen Franken.

Sechstens: Die im Richtplan eingezeichnete Linienführung nimmt Rücksicht auf das Landschaftsbild und ist lokal nicht mehr umstritten, wie es das Projekt 1984 leider war.

Bitte, bitte überweisen Sie die Motionen. Bis ein Projekt zur Abstimmung gelangt und schlussendlich realisiert wird, vergehen weitere Jahrzehnte, in denen der Verkehr zunimmt. Bereits haben wir es viel zu weit kommen lassen. Aber besser wir handeln spät, das heisst heute, als nie. Herzlichen Dank.

Marcel Burlet (SP, Regensdorf): Auch ich brauche eigentlich nie ein Mikrofon, ich bin mich das als Volksschullehrer gewohnt, laut zu sprechen, um mich durchzusetzen.

Die erste Motion 55/2009 hat in unserer Fraktion zu einer Grundsatzdiskussion geführt, zur zweiten gab es eigentlich nichts zu debattieren.

Im Prinzip, Sie wissen es, ist die Sozialdemokratische Partei eigentlich immer gegen neue Strassen. Die SP-Fraktion hatte dies bei der ersten Sichtung der Motion «Umfahrung Eglisau» auch so beschlossen und eine Ablehnung ins Auge gefasst. Wir haben uns aber eines Besseren belehren lassen. Sie können jetzt sagen, wir seien gescheitert geworden, wir sind es ja schon. Weil es eben sehr viele lärm- und – fast hätte ich gesagt «abfall-» – abgasgeplagte Eglisauer und Eglisau-

erinnen gibt. Gehen Sie mal dorthin, es ist wirklich ganz, ganz schlimm.

Jetzt kommt unser grosses Aber: Es gibt eben Umfahrungsstrassen – das ist ganz selten der Fall, aber hier ist es so –, die noch mehr Unheil verhindern können, um die Bevölkerung zu schützen. Und dieser Fall von Eglisau, diese Umfahrung, ist so eine Ausnahme, zu der wir Ja sagen können, aber nur mit Bedingungen. Zu den flankierenden Massnahmen rede ich dann später. Tatsache ist, dass hier eine bald 30 jährige Leidensgeschichte besteht. Die Wohnbevölkerung leidet massiv unter dem Verkehr, insbesondere unter dem Schwerverkehr über die Rheinbrücke quer durchs Städtchen. Vier bis fünf Stunden Stau oder schleichender Verkehr durch Eglisau, das muss ein Ende haben.

Ein schlechtes Projekt wurde ja 1985 in einer Volksabstimmung abgelehnt. Aber die Gefährdung der Fussgänger und Fussgängerinnen, der Velofahrenden hat massiv zugenommen in der letzten Zeit. Das Mass des Zumutbaren ist überschritten, da geben wir den Motionären vollumfänglich recht. Diese 20'000 Fahrzeuge über die alte Steinbrücke, wovon ein Siebtel, 13 Prozent sind das ungefähr, Lastwagen sind, schwere Lastwagen für Kies- und Aushubtransporte, das übersteigt das Mass des Zumutbaren.

Der Regierungsrat hat uns eine bald dreijährige Antwort zugestellt, dass die Planung der Umfahrung Eglisau weiter fortgeschritten sei. Trotzdem könne er die Motion nicht erfüllen. Ihm fehle die Zeit dazu. Wo ein Wille, ist ein Weg, lieber Herr Volkswirtschaftsdirektor (*Regierungsrat Ernst Stocker*). Vielleicht haben Sie da eine andere Meinung als ihre Vorgängerin (*Altregierungsrätin Rita Fuhrer*). Jedenfalls ist die SP der Meinung, dass man hier ausnahmsweise einmal über den Schatten springen kann und die Volkswirtschaftsdirektion den Auftrag erhält, ein abstimmungsreifes Projekt «Umfahrung Eglisau» vorzubereiten. Und wenn's dann mehr Zeit braucht, Herr Baudirektor – Entschuldigung, Herr Volkswirtschaftsdirektor, für ein mehrheitsfähiges Projekt, dann kann ja immer noch beim Kantonsrat Fristverlängerung beantragt werden.

Zu den flankierenden Massnahmen: Neue Strassen bringen mehr Kapazität, wenn nicht rückgebaut wird. Wir postulieren hier zusätzlich eine klare zusätzliche Verkehrsberuhigung, indem über die Steinbrücke und damit durch den ganzen Dorfkern von Eglisau ein Schwerverkehrsverbot signalisiert werden soll. Auch der Autoverkehr soll mit Verkehrsberuhigungen und Verkehrslenkungen aus dem Städt-

chen Eglisau ferngehalten werden, er muss vermindert werden. Also der ganze Durchgangsverkehr soll eigentlich auf die Umfahrung gelenkt werden, dann können wir zustimmen. Das signalisieren wir so, ansonsten macht die Umfahrung wenig Sinn. In diesem Sinne stimmt die SP der ersten Motion für die Umfahrung zu.

Zur zweiten Motion, Autobahnezusammenschluss, haben wir klar eine ablehnende Haltung. Ich höre wieder das Argument «Lücken schliessen». Beim Zahnarzt können Sie Lücken schliessen. Beantragen Sie ein Implantat, einen Stiftzahn oder eine Brücke. Aber nicht im Strassenbau. Das gibt ganz klar Mehrverkehr, das wollen wir nicht. Mehr Strassen, demzufolge Mehrverkehr –, dazu bieten wir nicht Hand.

Fazit: Der ersten Vorlage wird die SP zustimmen, die zweite dann ablehnen. Das ist folgerichtige Verkehrspolitik, die Anwohnerinnen und Anwohner können wir so vor mehr Lärm und Dreck schützen.

Regula Kaeser (Grüne, Kloten): Ja, es ist ein Problem, wenn 18'000 bis 20'000 Fahrzeuge durch ein Dorf donnern. Und vor allem sind es die Kiestransporte, die nicht auf die Strasse gehören, sondern vermehrt mit der Bahn transportiert werden sollten, die die Bevölkerung belasten. Wir haben jetzt viele wiederholte Argumente für die Umfahrung und für den Autobahnezusammenschluss gehört. Und genauso, wie die meisten hier drin wollen, dass ein Flaschenhals beseitigt, eine Schleuse geöffnet wird, genauso sagen wir: Jede neue Strasse generiert neuen Verkehr. Wenn man schneller durch Eglisau respektive an Eglisau vorbei fahren kann, ja, dann ist man schneller aus dem nahen Deutschland am Arbeitsplatz, zum Beispiel am Flughafen. Und umgekehrt sind die Unterländer viel schneller in Deutschland zum Einkaufen. Man ist auch schneller im Stau am Brüttiseller Kreuz oder im Stau beim Schöneichtunnel oder im Stau auf dem Nordring. Auch hier als Randbemerkung: Der Nordring war auch einmal zur Entlastung der Stadt gedacht. Und bekanntermassen ist diese Strasse mittlerweile völlig überlastet.

Ein weiterer Grund für unsere ablehnende Haltung ist die Luftqualität, die sich übers Ganze nicht verbessert. Punktuell kann es zu Verbesserungen kommen, aber zulasten einer andern Region. Also, es wird keine Verbesserung der Luftqualität erreicht. Kurzer Rede kurzer Sinn: Wir lehnen beide Vorlagen ab.

Jörg Mäder (GLP, Opfikon): Die Initianten möchten mit ihren Vorstössen verkehrstechnische Probleme lösen, betreiben aber, wenn man genau hinsieht, nur Symptombekämpfung. Wieso? Fragen Sie mal sich selbst oder die Leute in Ihrem Umkreis, wie weit denn ihr Arbeitsweg sei. Die typische Antwort wird etwa so klingen: «Wie weit, das ist schwer zu sagen, aber ich brauch so rund eine halbe Stunde». Der Mensch denkt bei der Mobilität nicht in Distanzen, sondern in Zeit. Wir investieren Zeit, um vorwärts zu kommen. Das gilt nicht nur für den Arbeitsweg, auch beispielsweise bei Feriendestinationen kennen wir eher die Zeit als die Distanz dorthin.

Wenn wir nun, wie gefordert, diese beiden Engpässe beseitigen, wird dies im ersten Moment dazu führen, dass die bisherigen Nutzer weniger Zeit für ihren Weg brauchen, was nach einem Gewinn – auch für die Umwelt – aussieht. Es wird aber nicht lange dauern, bis die Menschen und die Firmen rundherum die höheren Kapazitäten, die höhere Geschwindigkeit dazu nutzen werden, um längere Distanzen zurückzulegen. Jedes Mal, wenn jemand in der Umgebung eine neue Wohnung sucht, einen neuen Job oder einen neuen Auftrag, wird er nun in einem weiteren Umkreis danach suchen. Denn sein persönliches Einzugsgebiet hat sich, metrisch gesehen, vergrössert, und das bei konstantem Zeitaufwand. Der anfängliche Gewinn wird sich ins Gegenteil verkehren. Es würden nachher einfach mehr Leute von weiter her dort vorbeifahren, der Flaschenhals wäre an einem anderen Ort und im Schnitt wären die Schweizer immer noch gleich lang auf Achse, bei einem gesamthaft höheren Energieaufwand, versteht sich, denn der entsteht vor allem pro Kilometer.

Der Staat könnte auf ewig mehr Kapazitäten bereitstellen und Geschwindigkeiten erhöhen, der Mensch würde all dies nicht in Zeit umwandeln, sondern in Weg. Ein nennenswerter Teil der Bevölkerung wird stets motzen, man solle doch die Wege beschleunigen, man verliere so viel Zeit, um dann bei nächster Gelegenheit die gewonnene Zeit wieder in Distanz umzutauschen.

Wollen wir auf ewig unsere Mobilität beschleunigen, ohne ihren Zeitbedarf wirklich mindern zu können, im Wissen, dass jede weitere Etappe deutlich mehr Geld kosten wird als die vorangegangene, im Wissen, dass diese immer noch mehr Verkehrsfläche verbrauchen wird und Platz in der Schweiz ein knappes Gut ist, dessen Wert je länger je mehr erkannt wird? Wir Grünliberalen sind der Meinung, dass unser Verkehrsnetz sehr gut ausgebaut ist, auch das des Stras-

senverkehrs, und dass jeder Ausbau, auch beim ÖV, sehr kritisch hinterfragt werden muss. Wir werden daher den Autobahnzusammenschluss voll und ganz ablehnen, da er nur Symptome verschiebt, aber nicht Ursachen bekämpft.

Für den Problempunkt Eglisau haben wir gewisse Sympathien. Dabei geht es aber nicht darum, dass es eine stark befahrene Ortsdurchfahrt ist, von denen gibt es genügend andere im Kanton. Es geht darum, dass der Lastwagenanteil weit über dem Üblichen liegt. Leider ist das Richtplanprojekt genau hier ohne echten Lösungsansatz. Wenn man dieses Problem angehen will, muss dies in einer Gesamtsicht gemacht werden, inklusive Verlagerung des Kiestransports auf die Schiene auch bei der Rückführung, inklusive nationalem und internationalem Bahnverkehr. Die aktuelle Version mit starken Steigungen unter Tage und Tunnelportalen in unmittelbarer Umgebung zu Wohnquartieren ist hierbei nicht zweckdienlich; und das noch zu diesem Preis, der dazu noch stetig steigt. Nein danke, Eglisau und Umgebung haben Besseres verdient. Ich danke Ihnen.

Josef Wiederkehr (CVP, Dietikon) erhält das Wort, kann sein Votum aber nicht halten, weil die Mikrofonanlage ausfällt.

Ratspräsident Bernhard Egg: Wir müssen die Sitzung unterbrechen. Ich unterbreche die Sitzung für eine Viertelstunde. Es gibt halt doch eine Pause, obschon es keine gegeben hätte.

(Nach der Pause.) Wir fahren mit der Sitzung fort und hoffen, dass die Anlage funktionieren wird. Josef Wiederkehr hat das Wort. Und selbstverständlich erhalten Sie noch einmal die ganze Redezeit von fünf Minuten.

Josef Wiederkehr (CVP, Dietikon): Ich danke für den zweiten Anlauf, vielleicht klappt es jetzt rauschfrei.

Ortsumfahrungen sind wichtig, denn sie tragen dazu bei, dass der Verkehr flüssig fließen kann, erhöhen die Lebensqualität der Bewohner, insbesondere der Familien, und bedeuten weniger Lärm- und Schadstoffbelastungen in den Dörfern. Die CVP setzt sich daher in Eglisau, aber auch in anderen Gemeinden, wie Obfelden/Ottenbach, für Ortsumfahrungen ein. Das Verkehrsaufkommen in Eglisau ist in den letzten Jahrzehnten massiv gestiegen. Über 20'000 Fahrzeuge fah-

ren täglich über die alte Steinbrücke, davon bis zu 2000 LKW. Dies haben ja auch verschiedene Vorredner vor mir schon erwähnt. In Eglisau werden daher sowohl die Umfahrung als auch der Autobahnzusammenschluss aus verschiedenen Gründen dringend gebraucht. Zum einen ist das Nadelöhr Eglisau die einzige zentrale Verkehrsschlagader zwischen dem süddeutschen Grenzraum von Koblenz bis Schaffhausen und dem Grossraum Zürich Flughafen. Die schlechte Anbindung und die vielen Staus sind auch für das Gewerbe ein grosses Problem. Zum andern sind die Kurvenradien beidseitig der Brücke in Eglisau für fünf- und sechssachsige LKW zu eng und für das heutige Verkehrsaufkommen ungeeignet. An der nationalen Verkehrsachse Zürich–Schaffhausen ist Eglisau die letzte Schweizer Gemeinde, die nicht umfahren wird.

Schon 1988 im Zuge der Teilrevision des Verkehrsrichtplans wurde allgemein anerkannt, dass die Linienführung der Umfahrung Eglisau für alle Beteiligten gut gelöst sei. Leider ist das nur auf dem Papier so. Sie garantiert eine Entlastung der Wohngebiete und eine grösstmögliche Schonung der Landschaft. Die schweren Unfälle, die sich im Hardwald und auf der schmalen Steinbrücke in Eglisau in den letzten Jahren ereignet haben, zeigen, dass diese Strassen Unfallschwerpunkte sind. Der starke Verkehr führt zudem zu einer hohen Lärm- und Schadstoffbelastung. Für Bülach und die Region hat der tägliche Rückstau vom Kreisel Chrüzstrasse bis zur Autobahnausfahrt Bülach-West auch wirtschaftliche Nachteile. Denn viele Firmen verlegen ihren Standort.

Deshalb, lieber Marcel (*Marcel Burlet, SP, Regensdorf*), muss diese Lücke eben geschlossen werden. Die Region muss endlich entlastet werden. Aus diesen Gründen wird die CVP beiden Motionen zustimmen.

Markus Schaaf (EVP, Zell): Der Regierungsrat anerkennt in seinen Ausführungen zwar das Verkehrsproblem in Eglisau und in der Region Rafzerfeld und grundsätzlich ist er auch bereit dazu, dafür Lösungen zu suchen. Er will dies aber eher mit angezogener Handbremse tun, im Bewusstsein, dass es im ganzen Kanton auch noch andere Baustellen gibt, bei denen ebenfalls Handlungsbedarf bestehe. So will sich die Regierung beim Engagement von Grossprojekten vor allem auf das Gebiet der Städte Zürich und Winterthur konzentrieren. In Zürich soll vor allem die Rosengartenstrasse mit einem drei Mal hö-

heren Verkehrsaufkommen entlastet werden. In der Region Winterthur gilt es, die Entwicklungsgebiete von Oberwinterthur besser ans Verkehrsnetz anzubinden. Wir können den Regierungsrat in seinen Ausführungen unterstützen. Ich will jetzt auch niemandem zu nahe treten, aber die Erfahrung zeigt doch, dass bei der Planung und bei der Realisierung von Umfahrungen ziemlich viel Zeit ins Land geht, und es wäre ein fatales Signal, wenn die Umfahrung Eglisau heute keine wuchtige Unterstützung in diesem Rat bekommen würde. Jörg Mäder irrt sich nämlich in seinen philosophischen Ausführungen an einem wichtigen Punkt: Umfahrungen haben nicht primär das Ziel, dass Autofahrer schneller an ihr Ziel kommen, sondern Umfahrungen dienen in erster Linie der betroffenen Bevölkerung. Das sind die Anwohner, die Fussgänger und heute im Besonderen die Schulkinder – ich erinnere an den Schulanfang – und die Velofahrer. Es ist jetzt nicht mehr die Zeit des Philosophierens, sondern des Handelns.

Beide Projekte, die Umfahrung Eglisau und die Schliessung der Autobahnlücke, entsprechen einem grossen Bedürfnis einer grossen, betroffenen und leidenden Bevölkerung. Deshalb wird die EVP beide Motionen unterstützen.

Verena Albrecht (BDP, Dietlikon): Seit einem Vierteljahrhundert befasst sich der Kantonsrat zusammen mit der Bevölkerung mit der Umfahrung Eglisau und dem Autobahnzusammenschluss Bülach–Glattfelden. Mir ist keine andere Ortsdurchfahrt im Kanton Zürich bekannt, welche täglich bis zu 2000 Lastwagenfahrten ertragen muss. Die Kies- und Aushubtransporte im Rafzerfeld werden in Zukunft sicherlich nicht abnehmen. Und der Standort ist für den Kanton Zürich wichtig und weiterhin zu unterstützen. Mit den täglich 20'000 Fahrzeugen ist die Belastung enorm. Natürlich kann man ausführen, dass andere Gebiete mit erheblich mehr Verkehr belastet sind. Aber dies ist für mich keine gute Begründung für eine Nichtüberweisung der Motion. Die verschiedenen nötigen Strassenbauten dürfen sowie so nicht gegeneinander ausgespielt werden.

Eglisau ist ein besonderer Ort und die schmale Brücke mit den zwei engen Kurven, welche über den Rhein führen, wären eigentlich eine ganz besonders schöne Seite der Schweiz, wenn da nicht der intensive Verkehr wäre und die Aussicht kaum wahrgenommen würde vor Angst, es könnte ein Lastwagen kippen et cetera. Die Bevölkerung, Bewohner und das Gewerbe von Eglisau warten seit so vielen Jahren

darauf, dass die Planung endlich vorangetrieben wird. Und im Hinblick auf die grosse Planung ist es sinnvoll, diese nun mit Nachdruck voranzutreiben. Ebenso ist die Planung des Autobahnzusammenschlusses Bülach–Glattfelden dringend anzugehen respektive voranzutreiben, damit die Grundlagen für die Beschaffung eines Objektkredites erstellt werden können.

Die BDP-Fraktion unterstützt die Überweisung beider Motionen einstimmig.

Hans Egli (EDU, Steinmaur): Es erstaunt sehr, dass der Regierungsrat in seiner Begründung zur abschlägigen Antwort zu den beiden Motionen vor allem das nicht überdurchschnittliche Verkehrsaufkommen als Hauptbegründung erwähnt. Täglich fahren 20'000 Fahrzeuge, davon 2000 Lastwagen, auf dieser Verkehrsachse durch Eglisau. Dieses Verkehrsaufkommen ist mit der Gotthardautobahn an Wochentagen vergleichbar. Nur, dort müssen weder Schulkinder die Fahrbahn überqueren noch muss der Ortsverkehr zirkulieren. Für die EDU ist dies nicht unterdurchschnittlich. Der Verkehr in Eglisau hat seine Schmerzgrenze für Dorf und Bevölkerung längst überschritten. Ob wir wollen oder nicht, Eglisau muss vom Verkehr entlastet werden. Dies ist nicht ein Gebot der Stunde, sondern der vorletzten Stunde.

Die Hauptverkehrsachse Bülach–Eglisau–Schaffhausen ist von nationaler Bedeutung und wird vom Bund voraussichtlich ins Ergänzungsnetz des Sachplans Verkehr aufgenommen. Die EDU ist grundsätzlich nicht erst seit Annahme der Kulturlandinitiative sehr vorsichtig mit Umfahrungsprojekten. Das zeigt das Umfahrungsprojekt Obfelden/Ottenbach, das wir mit der Begründung des normalen Verkehrsaufkommens von rund 5000 Fahrzeugen abgelehnt haben. 5000 Fahrzeuge hat jedes durchschnittliche Dorf zu bewältigen, da braucht es keine Umfahrung. In Eglisau gibt es keine Verlagerungsmöglichkeit des Verkehrs, dies mit über 20'000 Fahrzeugen pro Tag. Eglisau ist ein Nadelöhr und muss dringend entlastet werden. Der Handlungsbedarf der Umfahrung ist zweifellos gegeben, um hier zugunsten der Bevölkerung aktiv zu werden.

Einen weiteren Handlungsbedarf sieht die EDU ebenfalls beim Kreisell Heimgarten/Eglisau. Auch hier müssen die schon längst überfälligen baulichen Massnahmen zur Verkehrsbewältigung realisiert wer-

den. Stimmen Sie mit der EDU den beiden Motionen und später auch den Ausführungsprojekten zugunsten der Bevölkerung zu. Danke.

Christian Lucek (SVP, Dänikon): Der Engpass zwischen Bülach und Eglisau ist ein Langzeitärgernis – das haben wir gehört – auf der verkehrstechnischen Hauptschlagader für unseren nördlichen Kantonsteil. Und, Jörg Mäder, es ist eben keine Symptombekämpfung. Es geht hier wirklich darum, ob wir die Bevölkerung im Rafzerfeld ernst nehmen, das ist hier die Frage. Es geht auch um Sicherheit. Der Hardwald mag rein rechnerisch-statistisch, wie wir gehört haben, kein Unfallschwerpunkt sein, trotzdem sind die häufigen Unfälle, die dort einfach geschehen, überdurchschnittlich sehr schwer. Wir tragen auch dort eine hohe Verantwortung. Die Umfahrung und den Zusammenschluss durch den Hardwald sind wir dem nördlichen Teil und dem Rafzerfeld einfach schuldig. Wir wollen kein «Gebastel» und ich bitte Sie, die Motion zu überweisen.

Erich Bollinger (SVP, Rafz): Ich werde nicht nochmals alles wiederholen, was gesagt wurde, aber als Direktbetroffener aus Rafz habe ich allen Voten genau zugehört. Ich bin sehr positiv überrascht über die angekündigte Zustimmung. Es wurde alles gesagt und die betroffenen Gemeinden und das Gewerbe auf dem Rafzerfeld sagen Danke für die Unterstützung.

Rochus Burtscher (SVP, Dietikon): Als Limmattaler kann ich die Verkehrssorgen der Eglisauer vollständig nachvollziehen. Wir im Limmattal haben dieselben Probleme, wenn nicht die grösseren. Deshalb unterstütze ich als Limmattaler diese beiden Motionen zu 100 Prozent und bitte Sie, dasselbe auch zu tun. Danke.

Matthias Hauser (SVP, Hüntwangen) spricht zum zweiten Mal: Ich möchte noch etwas erklären und anschliessend in freier Rede auf Jörg Mäder replizieren.

Zuerst einmal: Weshalb sind wir nicht zufrieden, dass die Regierung diese Vorstösse als Postulate entgegennimmt? Dazu müssen Sie wissen, dass in den Neunzigerjahren bereits die Postulate überwiesen wurden, die Projektierung anzugehen. Damals haben das Hans Fehr und Hans Rutschmann mit dem Rat erreicht. Und anschliessend hat

die Regierung nichts gemacht. Das Zweite, das Sie wissen müssen, ist, dass aus Ausführungen der Regierung hervorgeht, dass tatsächlich andere Massnahmen, wie die Optimierung des Kreisels oder eben ein Dosierungssystem bei Eglisau geplant sind, die nicht soweit gehen wie eine Umfahrung und die das Problem auch nicht lösen würden. Aber man könnte dann sagen: «Das Postulat wurde überwiesen und wir haben ein bisschen etwas gemacht.» Das reicht uns nicht. Wir wollen wirklich verbindlich ein Projekt und so muss das heute auch verstanden werden. Wenn wir jetzt zustimmen, dann muss die Regierung jetzt Projekte vorlegen, die abstimmungsreif sind. Sonst verhält sie sich nicht so, wie sie es rechtsstaatlich müsste.

Zu Jörg Mäder mit Ihrem Mehrverkehr: Mehrverkehr entsteht nicht durch mehr Strassen, das ist falsch. Der richtige Teil, den Sie gesagt haben, ist, dass Mehrverkehr entsteht, wenn Leute an einem anderen Ort siedeln als sie ihren Arbeitsplatz haben. Die Arbeitsplätze sind in der Agglomeration Zürich. Der Kanton Schaffhausen macht Werbung «Chumm uf Schaffhuuse use». Auch in Süddeutschland siedeln tatsächlich Leute – nicht aus der Schweiz, sondern Süddeutsche. Wir im Kanton Zürich haben unsere Raumplanung in Grenzen gelegt mit der Kulturlandinitiative zum einen, aber auch damit, dass in den Gemeinden nicht wahllos gebaut werden kann, schon vorher, durch die Regierung. Im Rafzerfeld ist es also absehbar, wie viele Leute dort wohnen. Und wenn Sie jetzt sagen, Sie seien nicht für die Umfahrung, weil diese Mehrverkehr anzieht, dann betreiben Sie Schaffhauser und Süddeutsche Raumplanung auf dem Buckel des Rafzerfeldes. Denn wir haben den Verkehr schon heute. Und indem Sie bei uns einen Stau belassen, bei uns eine unhaltbare Situation belassen, wollen Sie, dass die Leute nicht in Schaffhausen und nicht in Süddeutschland siedeln. Sie betreiben damit Raumplanung in einem Gebiet, für das Sie nicht zuständig sind, auf dem Buckel eines Teils der Bevölkerung, für die Sie zuständig wären. Wir werden das den Grünliberalen im Rafzerfeld zu sagen wissen.

Regierungsrat Ernst Stocker: Wir sprechen wieder einmal über Infrastrukturen im Kanton Zürich. Der Hauptgrund – es wurde auch des Öftern gesagt –, warum der Regierungsrat diese Motionen ablehnt, ist der zeitliche. Dass wir anerkennen, dass Handlungsbedarf da ist, dass die Belastung im Raum Eglisau hoch ist, das war aus Sicht der Regierung nie bestritten und das ist für mich, sofern überwiesen wird – die

Debatte zeigt eigentlich, dass die Motionen überwiesen werden – ein klarer Auftrag. Ich hoffe aber, dass wenn dann die Mittel gesprochen werden müssen, dies auch weiterhin so bleibt, wie Sie sich heute haben verlauten lassen.

Zur Belastung muss ich Ihnen einfach sagen: Die Belastung ist hoch, aber – und das soll nicht zur Verteidigung sein, sondern einfach zum Aufzeigen der Problematik – wir haben natürlich in diesem Kanton verschiedenste Räume, in denen genau die gleiche Belastung vorhanden ist. Was mir auch wichtig erscheint: Es muss die ganze Achse im Auge behalten werden, und zwar von Bülach bis in den Süddeutschen Raum. Wir können nicht Teile herausbrechen.

Zu Jörg Mäder möchte ich einfach sagen betreffend seine Feststellung wegen der Kiestransporte: Betreffend Kiestransporte auf der Bahn – und das haben ja Sie in diesem Rat beschlossen – ist der Kanton Zürich Musterknabe; ich möchte sagen, in der Schweiz oder wahrscheinlich in ganz Europa.

Und zu Marcel Burlet: Selbstverständlich bin ich der gleichen Meinung, wo ein Wille ist, ist auch ein Weg. Aber ich habe es vorhin gesagt: Wir müssen das ganze Gebiet anschauen. Und da muss ich Ihnen sagen, Marcel Burlet: Wer A sagt, muss auch B sagen. Hardwald gehört meines Erachtens halt auch dazu, nicht nur die Umfahrung Eglisau. Der Regierungsrat hat in der Planung vorgesehen, dass die Strasse im Hardwald vierspurig ausgebaut und der Kreisel als Knoten verbessert wird. Und zur Umfahrung Eglisau: Hier haben wir ja eine Studie, die auf neuen Grundlagen basiert, die zwar raumplanerisch überzeugt, nicht wie die Vorlage 1985, die aber dadurch hohe Kosten generiert. Wir haben eine Kostenschätzung von 200 Millionen Franken. So weit, so gut. Ich habe mich nicht weiter verlauten zu lassen, aber ich möchte nochmals sagen: Der Regierungsrat hat die Problematik in diesem Strassenstück erkannt. Der Kantonsrat soll jetzt ein Wort sprechen. Und dann hoffe ich auch, dass wir ihn dann weiterhin mehrheitsfähig haben, wenn die Kosten auf dem Tisch liegen. Besten Dank.

Abstimmung über die Motion 55/2009

Der Kantonsrat beschliesst mit 136 : 38 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), die Motion 55/2009 zu überweisen. Das Geschäft geht an den Regierungsrat zur Ausarbeitung einer Vorlage mit Bericht und Antrag innert dreier Jahre.

Abstimmung über die Motion 56/2009

Der Kantonsrat beschliesst mit 101 : 73 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), die Motion 56/2009 zu überweisen. Das Geschäft geht an den Regierungsrat zur Ausarbeitung einer Vorlage mit Bericht und Antrag innert dreier Jahre.

Die Geschäfte 5 und 6 sind erledigt.

7. Poststellensterben: 20 Prozent des Poststellennetzes sind akut gefährdet

Interpellation von Kaspar Bütikofer (AL, Zürich), Julia Gerber Rüegg (SP, Wädenswil) und Robert Brunner (Grüne, Steinmaur) vom 6. April 2009

KR-Nr. 113/2009, RRB-Nr. 776/13. Mai 2009

Die Interpellation hat folgenden Wortlaut:

Die Schweizerische Post kündete vor Kurzem an, sie wolle 500 Poststellen «überprüfen». Im Klartext: Die Post will 500 Poststellen schliessen. Innerhalb von wenigen Jahren wurden bereits 1500 Poststellen geschlossen. Nun sollen die nächsten folgen – betroffen sind 20% des aktuellen Poststellennetzes. Die geschlossenen Poststellen sollen durch Hausservice oder Postagenturen ersetzt werden. Doch dieser Ersatz ist unzureichend: Der Hausservice mag gut und recht sein für Leute, die zu Hause sind, wenn der Postbote kommt. Allen andern nützt es nichts. Bei den Postagenturen ist das grösste Problem, dass ihre Existenz nicht langfristig gesichert ist und nur eine stark reduzierte Dienstleistungspalette angeboten wird. – Insbesondere der Zahlungsverkehr kann nicht über eine Agentur abgewickelt werden. Die Versorgung des lokalen Detailhandels mit Bargeld wird erschwert, und Kundenströme in grössere Ballungsräume umgelenkt.

Wir bitten den Regierungsrat um Beantwortung folgender Fragen:

1. Hat der Regierungsrat Kenntnis vom Vorhaben der Post, Poststellen mit dem Fokus einer allfälligen Schliessung zu überprüfen?
2. Ist der Regierungsrat darüber orientiert, welche Poststellen im Kanton gefährdet sind? Welche Regionen sind allenfalls betroffen?
3. Wie nimmt der Regierungsrat Stellung zu einer allfälligen Schliessungswelle im Kanton Zürich?
4. Der Post kommt eine zentrale Bedeutung zu bei der Versorgung der Bevölkerung und des Kleingewerbes mit Bargeld: Wie beurteilt der Regierungsrat die Auswirkung auf die Versorgung mit Bargeld bei allfälligen Poststellenschliessungen in Randregionen?
5. Die Wirtschaft ist auf hervorragende Postdienste angewiesen; schliesst die Post, so folgen ihr häufig auch andere Geschäfte: Wie beurteilt der Regierungsrat die Folgen von Poststellenschliessungen in peripheren Gebieten für das lokale Gewerbe?
6. Ist der Kanton Zürich bereit, betroffene Gemeinden im Engagement für den Erhalt der Poststelle zu unterstützen? – Was gedenkt der Regierungsrat konkret zu unternehmen, falls der Kanton von einer Schliessungswelle betroffen sein sollte?
7. Wie beurteilt der Regierungsrat Poststellenschliessungen unter Berücksichtigung seiner Zielsetzung einer «positiv erlebten Mobilität» im Gesamtverkehrskonzept 2006, insbesondere auch unter der Berücksichtigung der Tatsache, dass für die verbleibenden Poststellen ein erhöhtes Verkehrsaufkommen mit Parkplatzsuche etc. zu erwarten ist?

Der Regierungsrat antwortet auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion wie folgt:

Die Post ist ein tragender Pfeiler des Service public und hat eine herausragende Bedeutung sowohl für die Konsumentinnen und Konsumenten als auch für die Wirtschaft, einschliesslich des lokalen Gewerbes. Die Entwicklungen in der Vergangenheit sind nicht spurlos an der Post vorbeigegangen, so z.B. die Tendenz zur Öffnung der Märkte und zur Deregulierung sowie der technologische Wandel (Substitution des Briefverkehrs). Die Post hat sich zudem den derzeitigen wirtschaftlichen Problemen zu stellen. Es ist davon auszugehen, dass sich die Post auch in Zukunft in einem verschärften Umfeld be-

wegen wird. Es ist realistisch, dass eine weitere Marktöffnung auf die Post zukommt; das neue Post- und Postorganisationsgesetz wird ab 2012 entscheidende neue Rahmenbedingungen setzen. Effizienzsteigerungen bei der Post sind deshalb nötig und vorgesehen; auf neue Geschäfte darf gehofft und Kompensationen dürfen gefordert werden, besser jedoch plant die Post mit einem Szenario ohne Bankenlizenz und ohne einen weiter liberalisierten Markt.

Es ist für die Post erforderlich und zwingend, sich den neuen Geschäftsgegebenheiten zu stellen und unter anderem laufend das Poststellennetz zu überprüfen. Dies wird von der Post erwartet. In diesem Sinne unterstützt der Regierungsrat das Bestreben der Post um eine wettbewerbsfähige Struktur und erwartet von ihr gleichwohl Transparenz und Offenheit gegenüber etwaigen Problemen und alternativen Lösungsmöglichkeiten. Er hat keine Zweifel, dass dies in Zukunft erfolgen wird. Zudem gibt es keinen Grund, daran zu zweifeln, dass die Post ihr Stellennetz verantwortungsvoll und im vollen Bewusstsein der damit verbundenen Auswirkungen prüft und festlegt.

Zu Frage 1:

Jährlich findet ein Treffen zwischen Vertretungen der Post und des Amts für Wirtschaft und Arbeit (AWA) statt. Dabei wird im Groben über die Rahmenbedingungen, Aufgaben und Absichten der Post informiert. Überlegungen zum künftigen Netz machte sich die Post immer schon, wenn auch in den letzten Jahren verstärkt. Im Rahmen von «Ymago» (Zukunftsbild der Post) wurden schon ab 2006 verschiedene alternative Poststellentypen getestet und darüber wurde informiert. Im Kanton Zürich wurden Pilotprojekte durchgeführt. Am letztjährigen Treffen zwischen Post und AWA vom 21. Oktober 2008 wurde unter anderem über einen möglichen Stellenabbau bei der Post bis 2011 gesprochen. Mit Schreiben vom 14. April 2009 informierte die Post den Regierungsrat über die geplanten und konkreten Schritte.

Zu Frage 2:

Inzwischen ist die Liste mit den Standorten, bei denen eine Überprüfung ins Auge gefasst wird, im Internet veröffentlicht worden (www.post.ch/standortliste). Im Kanton sind zwölf von 207 Poststellen (letzte Zahl: Stand 22. April 2009) betroffen.

Zu Frage 3:

Zurzeit kann nicht von einer Schliessungswelle gesprochen werden; die Post will das Poststellennetz bis 2011 überprüfen. Zudem ist zu

beachten, dass es aus volkswirtschaftlicher Sicht insbesondere von Bedeutung ist, dass die Bevölkerung die Dienstleistungen der Post weiterhin in Anspruch nehmen kann. Mit welchen Massnahmen die Post das im Einzelnen sicherstellen will, soll und darf sie in eigener Verantwortung aufzeigen. Wie bereits einleitend bemerkt, ist es nicht zu beanstanden, dass die Post dabei auch betriebswirtschaftliche Grundsätze berücksichtigt und, wie ihre Konkurrentinnen und Konkurrenten auch, Kosten/Nutzen-Überlegungen einfließen lässt.

Zu Frage 4:

Der Bargeldfluss dürfte heute hauptsächlich über Bancomaten erfolgen, die sowohl für Ein- als auch Auszahlungen benützt werden können. Insbesondere im Kanton gibt es ein dichtes Netz an Bancomaten, weshalb nicht zu erwarten ist, dass bei einer Schliessung von Poststellen die Bargeldversorgung eingeschränkt sein wird.

Zu Frage 5:

Poststellenschliessungen werden für das lokale Gewerbe zwar Auswirkungen haben. Dass aber deswegen auch andere Geschäfte schliessen werden, ist nicht zwingend. Im Übrigen hat sich das Klein-gewerbe lange über die Verkaufsaktivitäten der Post (Verkauf von Schokolade, Büchern, Souvenirs usw. in den Poststellen) beschwert und fühlte sich dadurch konkurrenziert. Für gewisse Geschäfte würde mit einer Poststellenschliessung die unerwünschte Konkurrenz wegfallen.

Zu Frage 6:

Die Post hat im Kanton einen Personalbestand von 5968 Vollzeitstellen und 240 Lernenden (Stand 31. März 2009). Sollte es zu Entlassungen (auch Massenentlassungen) kommen, leistet der Kanton den Betroffenen mit seinen Regionalen Arbeitsvermittlungszentren (RAV) Beratung und Unterstützung nach den gesetzlichen Vorgaben und Möglichkeiten. Zudem wird sich der Kanton im Rahmen seiner Möglichkeiten für die Erhaltung des Lehrstellenangebots einsetzen, wenn diesbezüglich Abstriche geplant wären.

Zu Frage 7:

Zwischen den angekündigten Poststellenschliessungen und der Zielsetzung der positiv erlebten Mobilität dürfte über die gesamte Bevölkerung und deren Verkehrsverhalten betrachtet ein geringer Zusammenhang bestehen. Grundsätzlich kommt eine Konzentration der Poststellen an Orten mit einer höheren Siedlungsdichte und anderen

Infrastrukturen für den täglichen Bedarf den Zielen des kantonalen Gesamtverkehrskonzepts entgegen, da sie die Abstimmung von Siedlung und Verkehr, insbesondere die vom Richtplan geforderte Siedlungsentwicklung nach innen, unterstützt. Durch eine Konzentration der Poststellen wird die Bündelung des Verkehrs an den verbleibenden zentraler gelegenen Poststellen erreicht, was die kosteneffiziente Errichtung von guten Angeboten des öffentlichen Verkehrs ermöglicht und damit die Erreichbarkeit der Poststellen mit dem öffentlichen Verkehr erhöht. Im Weiteren ist zu erwarten, dass Kundinnen und Kunden bei zentraler gelegenen Poststellen gleich mehrere Tätigkeiten wie Einkaufen oder andere Besorgungen kombinieren werden und so insgesamt eher Verkehr, auch Parkplatzsuchverkehr, eingespart wird. Insofern ist von einer – wenn auch wenig entscheidenden – positiven Wirkung bezüglich des Erlebens der Mobilität auszugehen.

Kaspar Bütikofer (AL, Zürich): Vor drei Jahren kündigte die Schweizerische Post an, dass sie rund 400 Poststellen überprüfen wolle. Im Klartext bedeutet dies, dass die Post die Poststellen schloss oder noch schliessen wird. Die geschlossene Poststelle wird vielfach durch einen sogenannten Hausservice oder durch eine Agentur ersetzt. Aber weder Agentur noch Hausservice können die breite Dienstleistungspalette der Post vollständig abdecken. Es findet somit ein Abbau des Service public statt. Im Kanton Zürich sind schätzungsweise zwölf Poststellen betroffen.

Die Stellungnahme des Regierungsrates zur Interpellation ist sehr einseitig, denn sie gibt nur die Haltung der Post wieder. So schreibt beispielsweise der Regierungsrat: «Es ist für die Post erforderlich und zwingend, sich den neuen Geschäftsgegebenheiten zu stellen und unter anderem laufend das Poststellennetz zu überprüfen. Dies wird von der Post erwartet. In diesem Sinne unterstützt der Regierungsrat das Bestreben der Post um eine wettbewerbsfähige Struktur und erwartet von ihr gleichwohl Transparenz und Offenheit gegenüber etwaigen Problemen und alternativen Lösungsmöglichkeiten.»

Solche Sätze stammen aus dem Management-Repertoire der Post; die kenne ich auswendig. In meiner gewerkschaftlichen Tätigkeit stehe ich täglich im Dialog mit der Post. Um diese Standardsätze zu hören, hätte ich keine Interpellation machen müssen. Was ich mit der Interpellation erfahren wollte, ist, wie der Regierungsrat mit dem Span-

nungsverhältnis zwischen der ökonomischen Strategie der Post einerseits und der Grundversorgung der zürcherischen Bevölkerung mit postalischen Dienstleistungen sowie mit Dienstleistungen im Zahlungsverkehr umzugehen gedenkt. Hier scheint aber der Kanton Zürich oder seine Regierung auf einem Auge blind zu sein. Sogar der marktliberale Postregulator fordert in seinem Tätigkeitsbericht – ich zitiere –, «dass trotz Gewinnstreben und Rationalisierungen bei den Leistungen für die Bürger und Bürgerinnen nicht gespart werden soll.» Und er fordert weiter, «dass die Leistungen für die Kundinnen und Kunden in der postalischen Grundversorgung nicht weiter abgebaut werden». Anders als der Kanton Zürich hat sich beispielsweise der Kanton Thurgau gegen die Schliessung von Poststellen auf seinem Gebiet eingesetzt. Das Thurgauer AWA hat alle Möglichkeiten ausgeschöpft, um Schliessungen zu verhindern. Denn die Postregulationsbehörden sieht in diesem Fall ein Einigungsverfahren vor.

Ich möchte deshalb gerne vom Volkswirtschaftsdirektor wissen, was seine Direktion unternommen hat. Ich möchte wissen, ob der Kanton die Gemeinden hier betreut und unterstützt, wenn sie gegen die Schliessung einer Poststelle auf dem Gemeindegebiet vorgehen wollte. Ich danke für die Auskünfte.

Julia Gerber Rüegg (SP, Wädenswil): Es wurde mir vermittelt, dass eine Gemeinde im Kanton Zürich keine Post mehr hat und damit jeweils ihre Post erst von der nächstgelegenen Poststelle so gegen Mittag ankommen würde. Wie kann eine Gemeindeverwaltung arbeiten, wenn die Unterlagen erst am Mittag eintreffen? Natürlich ist Ihnen klar: Das geht nicht. Dann gibt es eben diesen Zustelldienst der Post, den kann man abonnieren. Die Gemeinde bezahlt 22 Franken pro Tag dafür, dass ihr die Post am Morgen zugestellt wird, damit die Arbeit losgehen kann. Das macht einen Aufwand für die Gemeinde von 6000 bis 7000 Franken pro Jahr. Was haben wir also damit erreicht, mit dieser Poststellenschliessung? Eine Auslagerung von Kosten an den Steuerzahler, an die Steuerzahlerin, an die Gemeinden, mehr nicht. Ein Gewerbebetreibender in derselben Gemeinde, auch der will natürlich morgens um acht Uhr mit seiner Arbeit anfangen und nicht am Mittag. Auch er braucht die Post, er braucht die Zulieferung der Unterlagen. Was muss er tun? Er muss eben auch diesen Zustelldienst abonnieren und bezahlen. Damit werden Kosten an die Privaten ausgelagert, also in diesem Sinn an diesen Gewerbebetrieb. Das ist

unschön, aber es ist auch eine Diskriminierung der Gewerbetreibenden in diesen Ortschaften ohne Post, die das dann zahlen müssen. Und damit ist eigentlich ein Diskriminierungsverbot, das immerhin in der Bundesverfassung steht, durch diese Poststellenschliessung verletzt. Ich meine, das kann nicht angehen.

Dann, wenn die Poststellen nun in diese Agenturen ausgelagert werden – nehmen wir mal an, in einen Volg-Laden –, dann ist das nichts anderes als eine Umgehung der GAV-Pflicht (*Gesamtarbeitsvertrag*), die in der Postgesetzgebung drin festgehalten ist. Postdienstleister müssen in GAV-Verhandlungen eintreten. Nun aber der Verkäufer an der Kasse vom Volg ist natürlich dann nicht diesen Arbeitsbedingungen unterstellt. Also das wäre auch ein Nachteil für das Personal, diese Auslagerung in den Volg.

Dann für die Kundinnen und Kunden: Wenn ich zum Beispiel einen eingeschriebenen Brief aufgebe, sagen wir mal in einer Volg-Filiale, dann ist das Aufwand, Handarbeit für diese Verkäuferin, diesen Verkäufer an der Kasse. Als Kundin, die ich schnell ein «Mödeli Anke» kaufen möchte, muss ich dann warten, bis dieser Papierkram abgewickelt ist. Im Volg hat es ja nicht die elektronische Vernetzung wie am Postschalter.

Dann ist bei Agenturen auch der Zahlungsverkehr eingeschränkt, weil es zu gefährlich wäre, dass der Volg-Laden dann plötzlich zu viel Geld in der Kasse hat. Es ist einfach ein Verlust für die Postkunden, aber auch für die Leute, die in diesen Filialen anderes einkaufen wollen.

Regierungsrat Ernst Stocker, ich frage Sie, wie es möglich ist, dass man für 1.40 Franken einen Brief nach Moskau schicken kann innert nützlicher Frist. Das ist deshalb so, weil wir die Transportleistungen bündeln, traditionellerweise mit der herkömmlichen Post. Auch der Weltpostverein kümmert sich darum. Mit diesen Schliessungen von Poststellen splitten wir diesen Transportmarkt auf, und über Kurz oder Lang ist das volkswirtschaftlich dumm, weil es nicht effizient ist, weil es über das Ganze gesehen teurer kommt. Ich finde, dass der Regierungsrat sehr gut beraten wäre, wenn er sich viel vehementer für den Erhalt aller Poststellen bei uns einsetzen würde und dies zusammen mit dem Gewerbe, zusammen mit den Gemeinden, zusammen mit den Gewerkschaften. Damit wäre er wohl besser beraten, als wenn er einfach den wettbewerbsgläubigen Vorbetern aus dem nationalen Parlament nachbetet und sich dann nicht im operativen Bereich in un-

serem Kanton für einen guten Postservice einsetzt. Ich danke Ihnen für die Aufmerksamkeit.

Hans Egli (EDU, Steinmaur): Die Post ist ein teilprivatisierter Bundesbetrieb. Von der Post verlangen wir einerseits ein marktwirtschaftliches Verhalten und wettbewerbsfähige Strukturen, andererseits dürfen keine, noch so kleine unrentable Poststellen schliessen. Wir wissen alle, dass das Internet, inklusive Natel und E-Banking, der Post einen erheblichen Briefpost-Umsatzrückgang beschert hat, der unweigerlich Konsequenzen nach sich zieht. Selbst die von uns hier drin noch geschätzten Liebesbriefe werden heute praktisch nicht mehr geschrieben. Ob die Öffnung des Briefpostmonopols über 100 Gramm nun zum Nutzen der Bevölkerung beigetragen hat, muss man ebenfalls anzweifeln. Denn es kommt vor, dass am gleichen Tag zuerst DHL, dann DPD und am Schluss noch die Post uns Pakete anliefern. Da lässt die Ökologie grüssen.

Im Kanton Zürich sind zwölf von 207 Poststellen auf einer Überprüfungsliste. Da ist der Service public überhaupt nicht gefährdet. Die Post beschäftigt 6000 Personen, davon 240 Lernende im Kanton Zürich. Sie ist ein sehr gut geführter Betrieb, der unser Lob verdient. Die Post soll und muss weiterhin nach betriebswirtschaftlichen Kriterien und Grundsätzen geführt werden. Die gleichen Gewerkschaftskreise, die diese Interpellation einreichten, forderten letzte Woche neue Lohnforderungen für die Kommunikationsangestellten. Auch das hat Einfluss auf unser Poststellennetz. Freuen wir uns an der erfolgreichen Post und bescheren ihr weiterhin aktiv Umsatz. Danke.

Philipp Kutter (CVP, Wädenswil): Ich habe wie mein Vorredner durchaus Verständnis für die Vorgabe an die Post bezüglich Wirtschaftlichkeit. Letztlich erfüllt sie damit einen politischen Auftrag des Bundes, den wir zu respektieren haben. Im Grundsatz tönt das alles gut und sinnvoll, und ich stelle mich auch nicht auf den Standpunkt, dass jede Poststelle erhalten werden müsste, wie das Julia Gerber vorhin gesagt hat.

Aber ich wurde kürzlich Zeuge oder Mitbeteiligter eines solchen Schliessungsvorgangs: Die Post hat die Poststelle in Au-Wädenswil geschlossen. Als Stadtpräsident wurde ich dabei involviert und da stellen sich doch einige Fragen. Au-Wädenswil – da könnte man sich

auf den Standpunkt stellen «Was soll's, wieder so eine Kleinstpoststelle in einem Kleinstquartier, da muss man sich nicht aufregen». Jetzt müssen Sie aber wissen, in der Au wohnt nicht nur Julia Gerber Rüegg, sondern da wohnen circa 6000 Personen. Dieser Ortsteil, sage ich jetzt mal, verfügt über keine Poststelle mehr. Und ich stelle mir schon die Frage, ob im Kanton Zürich alle Gemeinden mit bis zu 6000 Personen langfristig von Poststellen befreit werden und ob das sinnvoll ist. Auch wenn die Post natürlich um Argumente nicht verlegen ist – sie spricht vom technologischen Fortschritt, die Mobilität nimmt zu, wir finden diese Argumente auch in der Stellungnahme des Regierungsrates –, so bin ich von der Sinnhaftigkeit dieser Schliessung und von der Sinnhaftigkeit von Schliessungen dieser Grössenordnung nicht überzeugt. Natürlich bietet die Post – so geschickt ist sie – eine Alternative an. Auch bei uns kann man noch bestimmte Dienstleistungen im benachbarten «Avec»-Shop beziehen.

Ich ersuche aufgrund dieser Erfahrung den Regierungsrat daher, bei der Post beim nächsten Gespräch – solche finden ja offenbar statt – eingehend auf die Kriterien einzugehen, die zu einer Schliessung führen. Aus eigener Anschauung muss ich feststellen, dass die Post sehr schematisch an solche Fragen herangeht. Die betroffene Gemeinde wird einbezogen – das ist eine gesetzliche Vorgabe, sie darf zwar nicht mitentscheiden, aber sie darf einbezogen werden aber nur konsultativ und sehr spät und zu einem Zeitpunkt, da mutmasslich die Würfel hinter den Kulissen schon gefallen sind. Und ich kann mich auch nicht des Eindrucks verwehren, dass neben der Marktsituation auch hausinterne Probleme der Post bei solcher Schliessung eine Rolle spielen. Bei der Au war es zum Beispiel so, dass die Post mit ihrer räumlichen Situation nicht mehr zufrieden war. Das Lokal war schlecht unterhalten, das muss man sagen. Nur, die Ironie der Geschichte ist: Das Gebäude gehörte auch der Post. Und schliesslich ziehe ich in Zweifel, ob die Post mit ihrer Marktbeurteilung immer richtig liegt. Natürlich gibt es grössere Teile der Bevölkerung, die auf E-Banking umgestiegen sind und die für einen Gang auf die Post in den Bus oder ins Auto steigen können. Man vergesse aber bitte nicht die älteren Menschen, die weder besonders technikfreundlich noch besonders mobil sind. Für sie, die Seniorinnen und Senioren, ist eine Schliessung besonders schmerzhaft. Dass die Post damit ausgerechnet die treuesten Kunden vor die Tür stellt, ist unverständlich und zeigt mir auch etwas, dass die Post das Thema «Marktwirtschaft» nur teil-

weise begriffen hat. Um am Markt überleben zu können, muss man nicht nur die Kosten im Griff haben, sondern auch gute Produkte und einen guten Kundendienst anbieten. Mindestens was den letzten Punkt angeht, habe ich doch gewisse Zweifel.

Der Regierung tut also gut daran, den wohlmeinenden Powerpoint-Präsentationen beim nächsten Gespräch einige kritische Fragen entgegenzuhalten. Hilfreich ist es sicher auch, darauf hinzuweisen, dass der Kanton Zürich weiter wachsen wird, vielleicht im Gegensatz zu anderen Regionen der Schweiz. Poststellen im Kanton Zürich sollten deshalb gerade auch nach ihrem Potenzial beurteilt werden und nicht nur nach der aktuellen Situation. Besten Dank.

Regierungsrat Ernst Stocker: Ich möchte einfach festhalten: Ich bin der klaren Meinung, dass wir im Kanton Zürich einen guten Service public haben, auch im Postbereich. Und wenn ich die Interpellantin und die Interpellanten höre, dann komme ich mir fast vor, als wäre ich im Bündner, Urner oder Walliser Kantonsparlament, denn die haben wahrscheinlich die grösseren Probleme mit Postschliessungen und der Versorgung der Bevölkerung als wir im Kanton Zürich. Meines Erachtens kann man nicht von einem Kahlschlag im Kanton Zürich reden. Die Überprüfung der Poststellen wurde abgeschlossen. Zwölf Standorte wurden überprüft, zwei Poststellen wurden ersatzlos gestrichen, eine wurde durch einen Hauservice und neun wurden durch Postagenturen ersetzt. Wir haben erfreulicherweise auch das Wissen, dass die betroffenen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter alle gleichwertige Stellenangebote erhalten und diese auch angenommen haben. Im Kanton Zürich ist der Anteil Beschäftigter der Post wieder leicht gestiegen. Wir hatten 6248 Vollzeitstellen und 283 Lernende bei der Post. Aus diesen Ausführungen können Sie wahrscheinlich ableiten, dass aus meiner Sicht bei heutiger Ausgangslage kein Handlungsbedarf der Regierung besteht. Besten Dank.

Ratspräsident Bernhard Egg: Der Interpellant hat seine Erklärung zur Antwort des Regierungsrates abgegeben.

Das Geschäft ist erledigt.

8. Waidhaldetunnel

Motion der KPB vom 18. Mai 2009

KR-Nr. 150/2009, RRB-Nr. 1479/16. September 2009 (Stellungnahme)

Die Motion hat folgenden Wortlaut:

Der Regierungsrat legt dem Kantonsrat in Zusammenarbeit mit den zuständigen Stellen des Bundes und der Stadt Zürich eine Kreditvorlage für den Bau des Waidhaldetunnels vor.

Begründung:

Seit mehr als 30 Jahren bildet die heute mit täglich über 70'000 Fahrzeugen befahrene Rosengartenstrasse ein Provisorium der Westtangente in der Stadt Zürich. Wohnquartiere werden zerschnitten, die Bevölkerung leidet an unerträglichen Immissionen durch Lärm und Luftverschmutzung und auch die flankierenden Massnahmen zur Eröffnung der Westumfahrung sehen keinerlei Massnahmen für die verkehrsgeplagte Bevölkerung entlang der Rosengartenstrasse vor. Hinzu kommt, dass die Stadtentwicklung im Gebiet Zürich West neuen Nord/Süd-Verkehr generieren wird, der nur über die Rosengartenstrasse abgewickelt werden kann.

Der Waidhaldetunnel wurde vom Zürcher Regierungsrat als das prioritäre kantonale Schlüsselvorbau zur Lösung der Verkehrsproblematik ins Gesamtverkehrskonzept und in das Agglomerationsprogramm aufgenommen. Damit setzte der Regierungsrat ein klares Zeichen dafür, den unhaltbaren Zustand zu beenden und die entsprechenden Schritte zügig in die Wege zu leiten. Der Zürcher Kantonsrat bestätigte diesen Entscheid des Zürcher Regierungsrates, indem er den Waidhaldetunnel als kurz- bis mittelfristig zu realisierende Anlage im neuen kantonalen Richtplan Verkehr (weiterhin) verankerte. Der Waidhaldetunnel ist als mehrstreifiger Tunnel unter Abklassierung der Rosengarten- und Bucheggstrasse inkl. Begleitmassnahmen zur Verhinderung von Mehrverkehr über die Duttweilerbrücke vorgesehen (Objekt Nr. 7).

Trotzdem hat der Zürcher Gemeinderat mehrfach jede Planung abgelehnt, letztmals mit der erneuten Streichung des Projektkredites im Budget 2009. Weiter hat der Bund in seinem Prüfbericht zum Agglomerationsprogramm Zürich vom 12. Dezember 2008 zwar den Handlungsbedarf am Rosengarten erfreulicherweise erkannt, den Waidhaldetunnel jedoch aufgrund seines Reifegrades in die C-Liste zurückge-

stuft. Es ist deshalb zeitlich vordringlich, den Waidhaldetunnel nun zügig voranzutreiben, damit auch der Bund zur Mitfinanzierung in der nächsten Tranche angehalten werden kann.

Gemäss §§ 50 Strassengesetz kann der Staat jederzeit Strassen des kantonalen Verkehrsplans in der Stadt Zürich erstellen oder ausbauen, wenn er das Vorhaben aufgrund der zeitlichen Festlegungen der Richtplanung oder aus verkehrstechnischen Gründen für notwendig hält und die Standortgemeinde dessen Verwirklichung ablehnt. Die Voraussetzungen sind vorliegend erfüllt: Das Vorhaben ist aufgrund des Gesamtverkehrskonzepts, aber auch der richtplanerischen Vorgaben zeitlich dringlich und die Standortgemeinde hat dessen Verwirklichung mehrfach abgelehnt, letztmals anlässlich der gemeinderätlichen Beratungen zur Volksinitiative «Rosengartentram» und bei der genannten Budgetdebatte mit der Streichung der Projektierungskosten.

Mit der Motion will die Kommission für Planung und Bau die Lösung des über 30-jährigen Provisoriums beschleunigen.

Der Regierungsrat nimmt auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion wie folgt Stellung:

Der Bedarf für den Bau des Waidhaldetunnels ist in erster Linie Folge des innerstädtischen Verkehrs zwischen den rasch wachsenden Entwicklungsgebieten Zürich-Nord, Zürich-West und Letzi. Darüber hinaus dient er auch dem Verkehr zwischen dem Glatttal und Zürich-Süd. Der Waidhaldetunnel ist im Gesamtverkehrskonzept des Regierungsrates als Schlüsselvorhaben aufgeführt. Im kantonalen Verkehrsrichtplan ist er mit kurz- bis mittelfristigem Realisierungshorizont aufgeführt. Zudem sind eine Entlastung der Rosengartenstrasse sowie das Vorhaben für eine Tramlinie auf dieser Strasse nur mit einer Ersatzmassnahme für den motorisierten Individualverkehr möglich. Als solche Ersatzmassnahme ist der Bau des Waidhaldetunnels zu prüfen. Das Vorhaben ist Bestandteil des Agglomerationsprogramms des Kantons Zürich und wurde vom Bund in seinem Prüfbericht vom 12. Dezember 2008 im wenig prioritären Handlungsfeld C eingereiht, mit der Begründung, das Projekt verfüge über keinen genügenden Reifegrad, um seine Kosten und deren Verhältnis zum Nutzen genügend beurteilen zu können. Der Regierungsrat misst dem Vorhaben eine grosse Bedeutung weit über die Grenzen der Stadt Zürich hinaus zu und teilt die Einschätzung der Kommission für Planung und Bau, wo-

nach die Planungsarbeiten für das Vorhaben rasch voranzutreiben sind. Die Zuständigkeit dafür liegt nach §§ 43 des Strassengesetzes (StrG, LS 722.1) grundsätzlich bei der Stadt Zürich. Die Motionäre berufen sich denn auch auf §§ 50 StrG. Danach kann der Staat anstelle der Städte jederzeit Strassen des kantonalen Verkehrsplans in den Städten Zürich und Winterthur erstellen oder ausbauen, wenn er das Vorhaben aufgrund der zeitlichen Festlegungen der Richtplanung oder aus verkehrstechnischen Gründen für notwendig hält und die Standortgemeinden dessen Verwirklichung ablehnen.

Die mit der Motion beantragte Kreditvorlage für den Bau des Waidhaldetunnels setzt im Wesentlichen ein Ausführungsprojekt voraus, um die Kosten mit genügender Genauigkeit beurteilen zu können. Dies wiederum bedingt umfangreiche Planungsarbeiten, für die eine intensive Kooperation mit zahlreichen städtischen Stellen erforderlich ist. Die Planungsarbeiten werden auch dadurch kompliziert, dass die im Richtplan eingetragene Variante «mittel» nach Auffassung des Regierungsrates aus Gründen des Grundwasserschutzes kaum umsetzbar ist. Vor diesem Hintergrund muss stark bezweifelt werden, ob die zur Erfüllung der Motion zur Verfügung stehende Zeit von drei Jahren für die Planung und Projektierung eines solch grossen und komplexen Vorhabens auf städtischem Grund ausreicht. Es scheint somit sehr wahrscheinlich, dass die Motion nicht erfüllt werden könnte.

In der Stadt Zürich hat sich die Ausgangslage seit der Einreichung der Motion in gewisser Hinsicht geändert. Am 10. Juni 2009 legte der Stadtrat von Zürich seine Gegenvorschläge zu den Volksinitiativen «Sofort-Massnahmen Zürich Nord-West» und «Rosengarten-Tram» vor. Der Gegenvorschlag zur letzteren Initiative umfasst einen Projektierungskredit für das Vorhaben sowie für Ersatzmassnahmen für den motorisierten Individualverkehr. Eine mögliche solche Ersatzmassnahme ist der Waidhaldetunnel. Der Ausgang der Abstimmungen über die Initiativen und die Gegenvorschläge ist noch offen. Da die Umsetzungsvorlage des Stadtrates für die von ihm abgelehnte Initiative «Rosengarten-Tram» einen Projektierungskredit von 31 Mio. Franken umfasst, ist die Initiative auch im Falle der Zustimmung des Gemeinderates durch die städtischen Stimmberechtigten zu beurteilen, weil Ausgaben über 20 Mio. Franken in der Stadt Zürich dem obligatorischen Referendum unterstehen (Art. 10 lit. d Gemeindeordnung der Stadt Zürich). Ausgaben für Projektierungsarbeiten gelten

nach städtischem Recht als neue Ausgaben (Art. 10bis Abs. 2 lit. d Gemeindeordnung). Für den Fall, dass der Gemeinderat sowohl die Umsetzungsvorlage als auch den Gegenvorschlag des Stadtrates ablehnen sollte, steht diesem nach §§ 95 des Gemeindegesetzes (LS 131.1) in Verbindung mit Art. 18 Abs. 1 der Gemeindeordnung das Recht zu, den Gegenvorschlag neben den Anträgen des Gemeinderates der Gemeindeabstimmung zu unterbreiten. Es besteht somit die Möglichkeit, dass die Städtzürcher Stimmberechtigten in absehbarer Zeit über einen Projektierungskredit befinden können, mit dem der Stadtrat von Zürich die Projektierungsarbeiten für den Waidhaldetunnel vorantreiben kann.

Unter den in § 50 StrG genannten Voraussetzungen ist der Kanton nicht zur Erstellung einer Strasse verpflichtet, sondern dazu berechtigt. Die Bestimmung räumt dem Kanton somit einen Ermessensspielraum ein. Vor dem Hintergrund der in der Stadt Zürich hängigen Initiative «Rosengarten-Tram» und des Gegenvorschlags des Stadtrates erscheint es angezeigt, vom gesetzlichen Ermessensspielraum Gebrauch zu machen und den Ausgang der städtischen Abstimmungen abzuwarten. Dieses Vorgehen ist auch deshalb begründet, weil davon ausgegangen werden kann, dass die Stadt Zürich aufgrund ihrer Mittel und Erfahrungen das Projekt rascher vorantreiben könnte als der Kanton. Für den Fall, dass der Gegenvorschlag des Stadtrates vom Gemeinderat von Zürich abgelehnt und nicht den Stimmberechtigten unterbreitet bzw. von diesem abgelehnt wird, stellt der Regierungsrat in Aussicht, unter engem Einbezug der zuständigen Stellen in der Stadt Zürich von der ihm in §§ 50 StrG eingeräumten Möglichkeit Gebrauch zu machen. Zudem wäre er bereit, die Zeit zu nutzen und im Rahmen eines Postulats die Grundlagen für den Waidhaldetunnel zu vertiefen.

Aus diesen Gründen beantragt der Regierungsrat dem Kantonsrat, die Motion KR-Nr. 150/2009 nicht zu überweisen. Er ist jedoch bereit, den Vorstoss als Postulat entgegenzunehmen.

Ratspräsident Bernhard Egg: Der Regierungsrat ist bereit, die Motion als Postulat entgegenzunehmen. Der Präsident der Kommission für Planung und Bau, die den Vorstoss eingereicht hat, Stefan Krebs, Pfäffikon, ist mit der Umwandlung der Motion in ein Postulat nicht einverstanden. Er hat das Wort.

Stefan Krebs (SVP, Pfäffikon), Präsident der Kommission für Planung und Bau (KPB): Als Präsident der KPB will ich mich nicht äussern, sondern überlasse es den Fraktionen, sich zu diesem Entschluss, den die KPB noch in der alten Legislatur getroffen hat, zu äussern. Als Präsident werde ich keine Stellung nehmen, aber die Kommission hat sich mit einem knappen Entscheid in der letzten Legislatur gegen die Postulatsumwandlung ausgesprochen.

Roland Scheck (SVP, Zürich): Der Bau des Waidhaldetunnels ist aufgrund der jüngsten Entwicklungen nun wirklich zwingend an die Hand zu nehmen. Dafür braucht es aber die Initiative des Kantons, denn die Stadt Zürich wird keine Anstalten machen, dies selbst zu tun, im Gegenteil: Zurzeit laufen auf allen Ebenen Bemühungen, die Nord-West-Achse der Stadt mittels punktueller Massnahmen Schritt für Schritt in ihrer Kapazität zu reduzieren. Dazu beitragen sollen unter anderem das neue Tram Hardbrücke, dann provisorische Lichtsignalanlagen in Zusammenhang mit der Sanierung, die jetzt einfach zum Definitivum erklärt worden sind, dann ein Spurabbau auf der Bucheggstrasse und weitere Ideen, die da im Raum stehen, wie ein Veloweg, neue lichtsignalgesteuerte Fussgängerübergänge, eine Busbevorzugungsanlage und nicht zuletzt ein bereits beschlossenes Dosierungssystem. Mit all diesen Massnahmen, die ich jetzt aufgezählt habe, wird die Nord-West-Achse in den nächsten Jahren buchstäblich lahmgelegt werden, und das mit voller Absicht. Denn das oberste Ziel der rot-grünen Stadtregierung ist es, die städtische Peripherie gegen den Ziel-Quell-Verkehr abzuriegeln, also gegen die Menschen, die aus dem Kantonsgebiet kommen. In der Stadt Zürich fehlt ganz einfach der politische Wille für die Realisierung des Waidhaldetunnels. Dies zeigt sich auch daran, dass der Stadtrat bei seinem zum Glück damals abgelehnten Gegenvorschlag zur Rosengartentram-Initiative kategorisch nie vom Waidhaldetunnel als Ersatzzufallsachse gesprochen hat, sondern immer nur von sogenannten ergänzenden Massnahmen für die teilweise Umlagerung des motorisierten Individualverkehrs (MIV). Und das klingt natürlich ganz und gar nicht nach Waidhaldetunnel, sondern eher nach neuen Schwellen und weiteren Verkehrsbehinderungsmassnahmen.

Die Nord-West-Achse der Stadt Zürich hat eine hohe volkswirtschaftliche Bedeutung für den ganzen Kanton. Es ist deshalb sehr wichtig, dass diese Kapazität aufrecht erhalten bleibt und mit dem Waidhalde-

tunnel optimiert wird. Der Kanton muss aber in dieser Sache proaktiv den Lead übernehmen, denn von der Stadt ist dahingehend einfach nichts zu erwarten, auch wenn es da inzwischen eine sogenannte Arbeitsgruppe gibt. Bitte unterstützen Sie diese Motion, denn sie ist wirklich aktueller und notwendiger denn je.

Monika Spring (SP, Zürich): «Aus den Augen, aus dem Sinn», das ist die Devise der knappen KPB-Mehrheit. Mit einem Tunnel machen Sie den motorisierten Verkehr für einen bestimmten Abschnitt unsichtbar. Aber der Verkehr muss ja auch wieder an die Oberfläche. Der Bau eines Tunnels ist dann eine Lösung, wenn er eine vollständige Umlagerung von einer Verkehrsachse weg in einen Tunnel bringt. Wenn aber dadurch das Problem nur verlagert und schlussendlich mehr Verkehr generiert wird, ist der Vorschlag unbrauchbar. Wichtig wäre es, dass die unbestreitbar bestehenden Probleme umfassend analysiert werden, was mit der vorliegenden unausgereiften Motion für eine Kreditvorlage leider nicht geschieht. Kollegin Carmen Walker Späh, Sie wären dem Waidhaldetunnel einen grossen Schritt näher, wenn Sie damals dem Konsensvorschlag des runden Tisches «Verkehr Zürich West» zugestimmt hätten. Damals sassen Kantonsrätinnen, Gemeinderätinnen, Quartiervertreterinnen und die Planerinnen und Vertreter der Volkswirtschaftsdirektion und der Stadt Zürich gemeinsam an einem Tisch und haben auf einer Retraite im Üetliberg einen gemeinsamen Vorschlag ausgearbeitet. Dieser Vorschlag sah bekanntlich vor, die Hardbrücke abzureissen und den Verkehr eins zu eins auf einen «Waidhaldetunnel-mittel» umzulagern. Leider haben Sie damals den entsprechenden, gemeinsam ausgearbeiteten Vorstoss fallengelassen, indem Sie auf die Forderung nach dem Abbruch der Hardbrücke verzichteten.

Nun, inzwischen ist die Hardbrücke für über 100 Millionen Franken praktisch neu gebaut und erweitert worden. Aus dem Provisorium ist damit ein Brückenneubau geworden, und dies obwohl in der Zwischenzeit die Westumfahrung eröffnet worden ist. Nur dank den flankierenden Massnahmen konnte in einigen Quartieren im Süden der Stadt eine spürbare Verkehrsreduktion erreicht werden. Somit wird die Hardbrücke wohl stehen bleiben, doch inzwischen ist auch klar, dass darüber eine Tramlinie führen wird, zumindest über die SBB-Geleise.

Damit ist die Ausgangslage heute eine ganz andere. Heute geht es darum, für den motorisierten Verkehr in der Stadt Zürich Alternativen zu finden. Wir sind uns alle einig, dass die Zersiedelung der Landschaft gestoppt werden soll. Dazu braucht es Verdichtung. In Zukunft werden noch mehr Menschen in der Stadt wohnen und arbeiten, zum Beispiel in Zürich West. Für die Mobilität dieser Menschen braucht es intelligenteren Lösungen als noch mehr Verkehrsachsen. Denn diese Menschen wollen zwar urban wohnen, aber nicht im Verkehr ersticken, auch nicht im Tunnelportal-Verkehr eines Waidhaldetunnels, der mitten in Zürich West herauskäme. Was wir heute brauchen, ist ein massiver Ausbau des Velo- und Fusswegnetzes und den Ausbau des ÖV. Die Initiative für das Rosengartentram wurde zwar abgelehnt, aber das Rosengartentram bleibt ein wichtiges Projekt für die Zukunft. Hingegen wurde die Städteinitiative, welche eine Reduktion des MIV um 10 Prozent verlangt, angenommen.

Wir brauchen keine Schnellschüsse, sondern umfassende Lösungsvorschläge. Solche aber liegen nicht vor. Eine Kreditvorlage ist reine Geldvernichtung, da weder der Bund noch die Stadt Zürich bereit sind, Geld in ein unausgereiftes Projekt Waidhaldetunnel zu stecken. Die SP-Fraktion lehnt die Motion ab.

Carmen Walker Späh (FDP, Zürich): Der Waidhaldetunnel, über den wir heute diskutieren, hat zum Ziel, den heutigen Verkehr des Provisoriums Westtangente/Rosengartenstrasse in einen Tunnel unter den Boden zu führen, sodass die heutige Verkehrsachse zurückgebaut werden kann. Dank dem Waidhaldetunnel wird die Siedlungs- und Lebensqualität an der Rosengartenstrasse wiederhergestellt, wird die Zerschneidung des Quartiers rückgängig gemacht, und das 40 Jahre nach Einführung des Provisoriums im Jahr 1972. Entlang der Rosengartenstrasse ist auch die Schadstoffkonzentration innerstädtisch sehr hoch und es hat ein Schulhaus, das Schulhaus Nordstrasse, wo Kinder der Unterstufe jeden Tag zur Schule gehen. Das ist doch eigentlich mitten in der Stadt Zürich ein veritabler Skandal.

Der Waidhaldetunnel könnte aber auch dem öffentlichen Verkehr dienen, indem dieser schneller zwischen Milchbuck, Buchegg und Albisriederplatz verkehren könnte. Darum aber kann nur eine Linienführung unter dem Boden die Lösung bringen. Das ist ganz klar, da müssen Sie nur einmal die hohen Verkehrszahlen anschauen. Auf der Rosengartenstrasse in der Stadt Zürich verkehren – das war noch die

Zahl vor dem Baustellenbetrieb mit der Hardbrücke – werktags rund 68'000 Fahrzeuge. Das sind also viel mehr als dreimal mehr als am Gotthard zu Spitzenzeiten sind und 10 Prozent mehr als im Autobahntunnel unter der Stadt Luzern hindurch. Die Rosengartenstrasse ist auch die einzige leistungsfähige Verbindung zwischen Zürich Nord und Zürich West. Und da kann ich Ihnen sagen, die beiden Stadtteile sind für sich so gross wie zum Beispiel die Stadt Bern und die Stadt Winterthur, also Sie verkehren zwischen zwei Grossstädten. Und warum, so frage ich mich und so fragt sich die FDP heute, warum ist bei so vielen Zahlen und Fakten nach 40 Jahren immer noch keine Lösung in Sicht? Das liegt am Zürcher Stadtrat, das liegt aber noch viel mehr am Zürcher Stadtparlament, das dem Stadtrat mehrfach die Planungskredite verweigert hat. Schliesslich lehnte es das sehr ideologische Zürcher Gemeindeparlament auch ab bei der Umsetzung der Volksinitiative für das Rosengarten tram, als beim Spurabbau mindestens eine Lösung für den Individualverkehr zu suchen war. Es war das Stimmvolk, liebe SP-Vertreter, es war das Zürcher Stimmvolk, das deutlich, überdeutlich zweimal Nein zu einer Tramvorlage abgestimmt hat, und das müssen Sie vielleicht auch aus demokratiepolitischer Sicht endlich zur Kenntnis nehmen. Leider gibt es keine Perspektive in diesem Zürcher Parlament, das nach wie vor sehr ideologisch politisiert, leider neustens auch mit Hilfe der GLP, sodass nichts anderes übrig bleibt, als Paragraph 50 anzuwenden, das heisst, dass wenn halt die Stadt die Realisierung ablehnt, der Kanton planen muss. Der Regierungsrat sagt, das sei nicht möglich in dieser dreijährigen Frist. Da kann ich Ihnen nur sagen: Der gleiche Wortlaut wie beim Waidhaldetunnel hat man bei der Einhausung Schwamendingen gewählt, und da hat niemand hier im Parlament gesagt, das sei nicht möglich. Es ist heute Zeit, Nägel mit Köpfen am Rosengarten zu machen. Zeigen Sie nach 40 Jahren Provisorium, dass Sie endlich vorwärts machen wollen. Zeigen Sie nicht eine Politik «Augen zu, Ohren zu, Nasen zu» oder glauben Sie, dass das Zauberprinzip «Verschwindibus» von 60'000 Fahrzeugen funktionieren soll? Zeigen Sie, dass Sie bereit sind, einen Schritt vorwärts für eine Lösung am Rosengarten zu machen, der eine Gesamtlösung darstellt und den Autoverkehr nicht einfach ignoriert und verteufelt.

Noch etwas zum Votum von Kollegin Monika Spring: Es sind Ihre SP-Stadträte, die den Waidhaldetunnel mehrfach favorisiert haben. Es war Stadtrat Martin Waser. Es ist übrigens Ihr SP-Nationalrat Daniel

Jositsch, der sich im damaligen Regierungsratswahlkampf klar für den Waidhaldetunnel ausgesprochen hat. Und wenn Sie heute glauben, dass Sie eine Umfahrung Eglisau befürworten – ich finde es sehr schön, dass Sie das gemacht haben – und wenn Marcel Burlet, den ich übrigens sehr schätze (*Heiterkeit*), sagt, wegen der Leidensgeschichte, wegen der langen Zeit müsse es endlich vorwärts gehen und so fort, warum können Sie das in der Stadt Zürich nicht endlich machen? Warum können Sie nicht auch für die Stadt Zürich endlich einmal eine Verkehrspolitik betreiben? (*Die Redezeit ist abgelaufen.*)

Andreas Hasler (GLP, Illnau-Effretikon): Ein Waidhaldetunnel als innerstädtische Verbindung zur Entlastung der Quartiere vom Verkehr und vor allem auch Schleichverkehr ist für die Grünliberalen durchaus denkbar. Dazu braucht es allerdings zwingend eine Sperrung oder noch besser einen Rückbau der Hardbrücke. Dies ist heute natürlich unrealistisch, das wissen wir alle, weil diese Brücke bekanntlich erst gerade jetzt mit viel Aufwand saniert worden ist. Inklusive Hardbrücke ist der Waidhaldetunnel aber auch – und nicht zuletzt, sondern sogar in erster Linie – eine Verkehrsverbindung zwischen dem Glatttal und Zürich Süd, das haben auch die Vorredner betont. Diese Verbindung gibt es aber natürlich heute mit der Westumfahrung. Nachdem im Zusammenhang mit dieser Westumfahrung die Westtangente erst gerade redimensioniert worden ist, wäre es unsinnig, jetzt wieder eine Schleuse für den Autoverkehr in die Stadt hinein und durch sie hindurch zu öffnen. Die Stadtzürcher Bevölkerung, Carmen Walker Späh, das Stimmvolk, hat die «Umverkehr»-Initiative angenommen. Dort hat sie ein grosses Zeichen gesetzt, dies auch für Roland Scheck, das müssen auch Sie zur Kenntnis nehmen. Es ist nicht die böse rot-grüne Regierung, es ist nicht das böse Stadtzürcher Parlament, es ist das Stadtzürcher Stimmvolk, welches gesagt hat, wir wollen nicht mehr Verkehr in der Stadt Zürich, wir wollen den gegenteiligen Weg gehen, nämlich die Reduktion des Autoverkehrs in der Stadt. Die Grünliberalen lehnen die Motion ab.

Josef Wiederkehr (CVP, Dietikon): Es besteht kein Zweifel daran, dass das starke Verkehrsproblem in der Rosengartenstrasse und den angrenzenden Quartierstrassen endlich nachhaltig gelöst werden muss. Seit 40 Jahren wird die Rosengartenstrasse als ein Provisorium der Westtangente benutzt, auf der täglich über 70'000 Fahrzeuge ver-

kehren. Die negativen Auswirkungen sind heute unübersehbar. Neben den hohen Emissionswerten sind auch zahlreiche Liegenschaften entlang der Strasse aufgrund der Wertminderung in einem schlechten Zustand. Es ist insofern tragisch, als in zwei Stadtgebieten, Zürich West und Zürich Nord, eigentlich ein sehr hohes Entwicklungspotenzial vorhanden wäre.

Der Regierungsrat misst nach eigenen Angaben dem Projekt eine grosse Bedeutung zu. Gleichzeitig lehnt er aber die Motion, mit der ein schneller Bau des Waidhaldetunnels möglich wäre, ab. Als einen der Gründe führt er auf, die gesetzliche Zeitspanne von drei Jahren reiche für die Planungsarbeiten nicht aus. Wir alle zusammen wissen, wie wirkungslos ein Postulat in dieser Angelegenheit wäre. Deshalb liegt uns eine Motion, die vielleicht nicht fristgerecht erfüllt wird, wesentlich näher am Herzen als ein zahnloses Postulat. Als weiteren Grund zur Ablehnung führt der Regierungsrat aus, er wolle zunächst den Ausgang der Abstimmung über die Initiative und den Gegenvorschlag abwarten, erst dann würde er von seinem Recht, den Tunnel ohne Zustimmung des Stadtzürcher Parlaments zu erstellen, Gebrauch machen. Nun, die Würfel sind inzwischen gefallen, die Initiative und der Gegenvorschlag wurden abgelehnt. Mit der deutlichen Ablehnung hat die Stimmbevölkerung klar gezeigt, dass die Rosengartenstrasse nur dann abklassiert werden kann, wenn auch für den MIV eine Lösung gefunden wird. Der Waidhaldetunnel ist somit Voraussetzung für den Bau eines Rosengartentrans. Da der Waidhaldetunnel bereits vom Regierungsrat im Gesamtverkehrskonzept und im Agglo-Programm aufgenommen wurde, vom Kantonsrat seinerzeit auch im Richtplan verankert, steht eigentlich einem Bau nichts mehr im Wege. Die CVP appelliert daher an den Regierungsrat, auch auf Bundesebene die Wichtigkeit des Waidhaldetunnel und des Rosengartentrans als Agglomerationsprogramm deutlich zu machen. Darüber hinaus ist es essenziell, dass das Projekt jetzt zügig vorangetrieben wird, um auch eine Finanzierung durch Bundesgelder sicherzustellen. Die CVP wird deshalb aus Überzeugung der Motion zustimmen.

Heidi Bucher (Grüne, Zürich): Augen zu, Ohren zu, Nasen zu machen Sie am wirkungsvollsten, wenn Sie den Verkehr unter den Boden verschieben. Umweltgifte und Lärm verschwinden nicht, wenn Sie einen Tunnel bauen. Sie verschwinden nur dann, wenn Sie sie effektiv «bererdigen». Das Zürcher Parlament agiert in diesem Sinne sachlich und

nicht ideologisch. Wir Grünen sind dafür, dass man die Probleme an der Wurzel anpackt, und sind selbstverständlich gegen die Überweisung dieser unsinnigen Motion.

Markus Schaaf (EVP, Zell): Wie fast bei jedem grossen Bauprojekt scheiden sich auch beim Waidhaldetunnel die Geister quer durch Parteien. Heute müssen wir entscheiden, ob wir die Motion der KPB an den Regierungsrat überweisen sollen oder nicht. Was spricht für dieses Vorgehen? Die Verbindung Waidhaldetunnel ist von überkommunaler Bedeutung, ja sogar von nationaler Bedeutung. Die Rosengartenstrasse leidet heute mit 60'000 Fahrzeugen nach wie vor unter enormem Durchgangsverkehr. Es gibt einen bestehenden Eintrag im Verkehrsrichtplan als kurz- und mittelfristig zu realisierendes Bauvorhaben. Die EVP hat auch beim Eintrag des Waidhaldetunnels in den Verkehrsrichtplan zugestimmt.

Bekanntlich ist der Waidhaldetunnel in der politischen Landschaft der Stadt Zürich ein sehr sensibles Thema. Zeitweise war es ja schon fast verboten, nur darüber nachzudenken. In der Stadt Zürich haben sich die Parteien in einem ideologischen Grabenkrieg festgefahren und Lösungen scheinen nicht in Sicht. Auch wenn wir als EVP die Gemeindeautonomie hoch achten, braucht es in dieser Situation eine Betrachtung aus einer gewissen Distanz. Es ist deshalb angebracht, dass der Kantonsrat in dieser Situation den Lead übernimmt. Funktionierende Verkehrsnetze auf Strasse und auf Schiene sind eminent wichtig für unseren Kanton, für unsere Wirtschaft, für unsere Bevölkerung und auch für die Stadt Zürich. Und es mag ihr manchmal nicht mehr ganz bewusst sein, aber die Stadt Zürich ist auch nur ein Teil von unserem Kanton und sie ist nur so schön, weil sie auch so gut vernetzt ist mit dem Kanton. Wir sehen in diesem Punkt heute Handlungsbedarf und deshalb wird die EVP die Überweisung der KPB-Motion weiterhin unterstützen.

Verena Albrecht (BDP, Dietlikon): Seit 40 Jahren wird die Rosengartenstrasse als Provisorium der Westtangente befahren und mit täglich über 70'000 Fahrzeugen werden zwei Wohnquartiere getrennt und mit grossem Lärm und mit Luftverschmutzung belastet. Der Waidhaldetunnel wurde vom Regierungsrat als das prioritäre Schlüsselvorhaben zur Minderung der Verkehrsproblematik ins Gesamtverkehrskonzept

und ins Agglo-Programm aufgenommen. Der Regierungsrat und der Kantonsrat setzen klare Zeichen, den unhaltbaren Zustand zu beenden und die entsprechenden Schritte in die Wege zu leiten, indem sie den Waidhaldetunnel als kurz- bis mittelfristige Anlage im neuen kantonalen Richtplan Verkehr verankerten. Trotzdem hat der Zürcher Gemeinderat mehrfach jede Planung abgelehnt. Es scheint mir, als ob dem Stadtparlament das Wohl der Bevölkerung an der Rosengartenstrasse egal ist.

Die Dringlichkeit des Waidhaldetunnels ist aus Sicht der BDP weiterhin gegeben und die Lösung des 40-jährigen Problems «Rosengartenstrasse» muss vorangetrieben werden. Mit der Motion soll dies beschleunigt werden, damit nicht noch einmal Jahrzehnte vergehen, bis der Bau des Waidhaldetunnels angegangen werden kann. Die BDP-Fraktion unterstützt die Überweisung der Motion einstimmig.

Hans Egli (EDU, Steinmaur): Die EDU unterstützt die Bestrebungen, die den ÖV, in diesem Fall ein eventuelles Rosengartentram, ausbauen wollen. Das bedeutet für uns aber nur ein Tram, wenn der Waidhaldetunnel gebaut wird. Denn eine Vogel-Strauss-Politik zu betreiben und die Rosengartenstrasse abzuklassieren und Spurreduktionen zu realisieren, wie es das Stadtparlament will, ist unverantwortlich. Eine umsichtige, zukunftsgerichtete Verkehrsplanung berücksichtigt alle Interessen, auch diejenigen der Gewerbetreibenden und der Wohnbevölkerung. Die logische Konsequenz einer intelligenten Verkehrsplanung ist der Waidhaldetunnel. Wir als Kantonsrat sind aufgefordert, für das Wohl unseres Kantons Entscheide zu treffen. Im Richtplan wurde der Waidhaldetunnel als prioritäre kantonale Schlüsselvorgabe zur Lösung der Verkehrsproblematik ins Gesamtverkehrskonzept und ins Agglomerationsprogramm aufgenommen. Geben wir dem Regierungsrat die Möglichkeit, eine Kreditvorlage Waidhaldetunnel auszuarbeiten, und überweisen Sie deshalb mit uns diese Motion. Danke.

Lorenz Habicher (SVP, Zürich): Viel wurde schon gesagt, es bleibt Weniges anzufügen. Vielleicht wurde der heutige Präsident der KPB auf dem linken Fuss erwischt, als er begründen musste, wieso an einer Motion festgehalten wird. An der Motion muss festgehalten werden, weil Postulate die Wirkung verfehlen. Wir haben ein gutes Beispiel,

das dringliche Postulat 159/2004 mit dem Titel «Waidhaldetunnel». Es wurde am 26. April 2004 eingereicht. Es wurde eine Woche später, am 3. Mai 2004 mit 92 Stimmen dringlich erklärt und es wurde einen Monat später, am 14. Juni 2004, mit 104 zu 51 Stimmen überwiesen. Sie sehen, eigentlich hätte das Postulat schon lange Wirkung entfalten müssen. Nur, wenn man denn schaut, was passiert ist mit diesem Postulat, weiss man auch, wieso der Regierungsrat diese Motion in ein Postulat umwandeln möchte. Denn schon beim dringlichen Postulat hat der Regierungsrat geschrieben, ich zitiere: «Da dem Regierungsrat die Verkehrs- und Immissionssituation an der Rosengartenstrasse bekannt ist, erklärt er sich bereit, das dringliche Postulat im Sinne der Erwägungen zur Prüfung entgegenzunehmen.» Der Regierungsrat hat danach die Vorlage 4258 ausgearbeitet. Dort kommt er zum Schluss, ich zitiere: «Mit den erwähnten, bereits in die Wege geleiteten Massnahmen wird dem Anliegen des Postulates entsprochen. Gestützt auf diesen Bericht beantragt der Regierungsrat deshalb dem Kantonsrat, das dringliche Postulat als erledigt abzuschreiben.» Was dann auch passiert ist. Sie sehen, schon vor zwei Legislaturen, also vor acht Jahren, hätte das Ganze auf den Weg gehen können. Und man hat sich auch grosse Hoffnungen gemacht schon vor acht Jahren, dass das Parlament endlich einen Weg einschlägt und diesen Weg auch geht.

Nun, was ist passiert in der Zwischenzeit? In der Zwischenzeit ist die Situation so, dass der Regierungsrat sagt, es sei Sache der Stadt, das zu planen, und sich davor scheut, den Paragraphen 50 des Strassengesetzes anzuwenden. Ich bin froh, wenn wir heute eine Mehrheit haben, diese Motion zu überweisen und diesen Paragraphen 50 endlich auch einmal anzuwenden. Es zeigt nämlich, dass wenn die Stadt nicht fähig ist oder nicht willens ist, eine Lösung zu finden, dann liegt es beim Kanton, diese Aufgabe wahrzunehmen. Ich danke Ihnen also, dass Sie diese Motion unterstützen.

Regierungsrat Ernst Stocker: Wir sind uns einig, die Rosengartenstrasse ist eine stark belastete Achse. Sie hat zwar mit der Westumfahrung eine gewisse Entlastung um 10 Prozent erfahren und insbesondere der Schwerverkehr hat deutlich abgenommen. Die Verbindung hat eine starke Belastung auch als Folge des städtischen Verkehrs mit den rasch wachsenden Entwicklungsgebieten Zürich Nord, Zürich West und Letzi, aber auch eine übergeordnete Bedeutung zwischen Zürich Glatttal und Zürich Süd. Deshalb – und das wurde hier schon man-

ches Mal gesagt – ist im Gesamtverkehrskonzept des Regierungsrates das Vorhaben Waidhaldetunnel als Schlüsselprojekt aufgeführt. Der Regierungsrat misst dem Waidhaldetunnel also eine grosse Bedeutung zu – in der Stadt, aber auch über die Grenzen hinaus. Ich bin der festen Überzeugung, dass ein solcher Tunnel nur vom Kanton und der Stadt gemeinsam angepackt werden kann. Und da sind wir dran. Wir haben eine gemeinsame Planungsgruppe. Bis jetzt, das muss ich hier einfach sagen, gibt es keinen Grund, zwangsmässig den Paragraphen 50 anzuwenden, denn der Stadtrat ist der gleichen Meinung wie wir, dass wir dieses Vorhaben vorantreiben sollen und wollen. Ich bin froh, wenn klare Voten vom Kantonsrat kommen. Wir haben einfach darauf hingewiesen: In drei Jahren wird es nicht möglich sein.

Gesamtheitlich möchte ich doch noch einmal sagen: Es wurde ja vom ÖV-Ausbau gesprochen. Es gibt kein Gebiet in diesem Land, in dem so grosse Anstrengungen für den ÖV-Ausbau gemacht werden, wie im Kanton Zürich. Im Agglomerationsprogramm, das ja von allen Seiten eigentlich positiv begleitet wurde und das wir jetzt dem Bund geschickt haben, ist aufs Jahr 2030 vorgesehen, dass der MIV-Anteil in der Stadt Zürich rund 50 Prozent betragen wird. Das heisst schlicht und einfach: Wir brauchen diese Hauptverkehrsachsen in unserer Kantonshauptstadt, in der grössten Stadt der Schweiz. Es braucht sie, diese Achsen brauchen wir, wenn auch die Stadt Zürich – das möchte ich hier sagen – jetzt vielleicht einmal eine andere Haltung hat. Wir wollten das ja korrigieren mit dem neuen Strassengesetz. Die Stadt Zürich hat circa 400'000 Einwohner, das ist ein echter Brocken. Aber hier stehen noch eine Million andere Kantonseinwohner gegenüber und diese Interessen gilt es abzuwägen. Auch die Abstimmung über die Initiative Rosengartentram hat aufgezeigt, dass die Zürcher Bevölkerung – es ist eine Volksabstimmung gewesen – eine vernünftige, adäquate Lösung am Rosengarten will. Ich denke, der Waidhaldetunnel wäre so eine Lösung, und da möchte ich auch mit offenen Karten spielen: Ich bin der festen Überzeugung, dass Infrastrukturprojekte im ÖV und auf der Strasse etwas pragmatischer angegangen werden sollten. Man sollte nicht immer alles gegeneinander ausspielen. Wenn wir im Rosengarten eine Lösung wollen, dann werden wir eine Lösung mehrheitsfähig machen, die das MIV-Problem löst und bei der das ÖV-Problem auch etwas dazu gibt. Das ist meine klare Haltung. Wir sind für ein Postulat; nicht weil wir der Meinung sind, die Verbindung sei nicht wichtig, sondern weil wir das zeitlich in drei Jahren

nicht erledigen können. Aber aus meiner Sicht – und dann schliesse ich – stehen alle Signale momentan auf Grün im Bereich Waidhalde-tunnel. Besten Dank.

Abstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 100 : 71 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), die Motion 150/2009 zu überweisen. Das Geschäft geht an den Regierungsrat zur Ausarbeitung einer Vorlage mit Bericht und Antrag innert dreier Jahre.

Das Geschäft ist erledigt.

9. Gesetz über die Standortförderung des Kantons Zürich

Motion von Ralf Margreiter (Grüne, Zürich) und Martin Geilinger (Grüne, Winterthur) vom 25. Mai 2009

KR-Nr. 159/20109, RRB-Nr. 1536/23. September 2009 (Stellungnahme)

Die Motion hat folgenden Wortlaut:

Der Regierungsrat wird aufgefordert, dem Kantonsrat ein Gesetz über die Standortförderung des Kantons Zürich vorzulegen, das sich strategisch an den Chancen eines ökologischen Umbaus der Wirtschaft und den Wachstumspotentialen eines Green New Deal ausrichtet.

Begründung:

Wir stehen mitten in einer Wirtschaftskrise, die uns noch einige Zeit beschäftigen wird. Der Wirtschaftsraum Zürich braucht dringend neue Impulse. Unsere Wirtschaft muss tiefgreifend und rasch umgebaut werden: Der (welt-)wirtschaftliche Wandel und die Notwendigkeit einer Neuausrichtung werden evident, wenn die jetzige Krise nicht bloss als Finanzmarktkrise mit Übergreifen auf die Realwirtschaft begriffen wird – sondern als «Multi-Krise», die sich auch als Klima-, Ressourcen-, Nahrungsmittel- und Wasserkrise äussert.

Der einzuschlagende Weg ist also keineswegs einfach ein «more of the same»: Die Zeichen stehen auf Green Economy, Green New Deal und den Erfolgspotentialen, die sich bei rechtzeitiger Neupositionie-

rung eröffnen. Der wirtschaftspolitische Handlungsspielraum des Kantons ist bekanntermassen begrenzt. Das gilt indes nicht für die Standortpolitik. Die Standortförderung soll sich daher auf die zukünftig wichtigen Standortfaktoren konzentrieren. Der Kanton verfügt derzeit über kein Standortförderungsgesetz. Es fehlen klare gesetzliche Grundlagen für diesen Tätigkeitsbereich. Heute besteht vielmehr ein etwas zufällig anmutendes Patchwork an historisch gewachsenen Einzelbeteiligungen und punktuellen Fördermassnahmen etwa im Rahmen der Greater Zurich Area oder der kantonalen Wirtschaftsförderung. Diese Lücke soll nun geschlossen und mit einer strategischen Ausrichtung auf der Höhe der Zeit versehen werden: zwei Fliegen auf einen Streich.

Der Regierungsrat nimmt auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion wie folgt Stellung:

Wirtschaften ist grundsätzlich Sache der Marktteilnehmenden. Sie wissen am besten, welche Produkte und Dienstleistungen Erfolg versprechend sind. Dies bewirkt Wettbewerb, die beste Gewähr für eine innovative starke Wirtschaft. Der Staat unterstützt die Wirtschaft, indem er günstige Rahmenbedingungen für erfolgreiches Wirtschaften und Arbeiten bereitstellt. Der Regierungsrat verfolgt auf kantonaler Ebene eine auf die Optimierung der Standortattraktivität des Kantons ausgerichtete Politik und setzt sich auch auf Bundesebene dafür ein. Dieses Bestreben kommt unter anderem im Legislaturziel betreffend Stärkung der Standortattraktivität des Wirtschaftsraums Zürich im internationalen Wettbewerb (siehe Geschäftsbericht des Regierungsrates für das Jahr 2008, Seiten 213 f.), in Bericht und Antrag zur Motion KR-Nr. 266/2004 betreffend ganzheitliche Politik für Wirtschaft und Arbeit (Vorlage 4525) oder in der Beantwortung der Anfrage KR-Nr. 165/2009 betreffend Strategie der Greater Zurich Area zum Ausdruck.

Die Qualität eines Wirtschaftsstandortes ergibt sich aus der Summe der Faktoren, die den Rahmen für eine innovative starke Wirtschaft vorgeben. Dabei handelt es sich um eine Vielzahl von Rahmenbedingungen namentlich aus den Bereichen Steuern, Bildung, Raumordnung und Bauen, Verkehr, Umwelt, Privatrecht, Handel oder Immaterialgüter. Wichtig sind aber auch bürgerfreundliche, einfache und rasche Verfahren, wie sie beispielsweise die neue kantonale Gesetzgebung zur administrativen Entlastung der Unternehmen vorsieht. Eine

wirksame Standortpolitik besteht demnach in erster Linie in der zweckmässigen Ausgestaltung der konkreten Erlasse in den einschlägigen Rechtsgebieten.

Indes genügen attraktive Rahmenbedingungen alleine nicht, um im heutigen harten Wettbewerb der Wirtschaftsstandorte zu bestehen oder gar zu wachsen. Das gute «Produkt» Wirtschaftsstandort Zürich muss auch vermarktet werden. In dieser Hinsicht stehen wichtige Weichenstellungen bevor: In der Weisung zum Kantonsratsbeschluss vom 18. Dezember 2006 betreffend Beiträge an die Stiftung Greater Zurich Area Standortmarketing für 2007 bis 2010 (Vorlage 4340; siehe AB1 2006, 1844, Ziff. 7, Weitere Entwicklung) sowie der Beantwortung der Frage 1 der Anfrage KR-Nr. 165/2009 betreffend Strategie der Greater Zurich Area wurde ausgeführt, dass der Kanton bis 2010 seine Standortförderung unter Berücksichtigung der starken Dynamik des wirtschaftspolitischen Umfelds anpasse, um für künftige Herausforderungen gewappnet zu sein. Alle Möglichkeiten würden geprüft, von der Integration aller Standortförderungsaktivitäten in die öffentliche Verwaltung über deren vollständige Ausgliederung aus der Verwaltung bis hin zum Verzicht auf eine kantonale Wirtschaftsförderung, einschliesslich aller möglichen Mischformen.

In der gegenwärtigen Phase der Evaluation sollen keine Lösungen verbaut werden, die Entscheidungsfindung soll aber auch nicht eingeschränkt werden. Die von den Motionären verlangte Ausrichtung auf eine ökologische Orientierung ist als verfrühte Einengung der Lösungsfindung abzulehnen. Einstweilen geht es einzig darum, bei der Evaluation sämtliche Möglichkeiten bezüglich Form und Inhalt auszuloten.

Aus diesen Gründen beantragt der Regierungsrat dem Kantonsrat, die Motion KR-Nr. 159/2009 nicht zu überweisen.

Ratspräsident Bernhard Egg: Die beiden Unterzeichner des Vorstosses sind nicht anwesend, aber ich muss festhalten, dass die Traktandenliste heute Morgen genehmigt wurde, also wird das Geschäft behandelt.

Esther Guyer (Grüne, Zürich): Jetzt komme ich doch noch einmal in meinem Leben wie eine Jungfrau zum Kinde. Der eine Motionär ist noch nicht da und der andere ist schon weg. Ich kann mich daher auf

zwei Sätze beschränken: Es gibt in diesem Kanton zwar eine Standortförderung, aber es gibt kein Standortförderungsgesetz. Wir meinen, das sollte es geben, weil dieser Kanton wissen muss, was genau denn eigentlich gefördert werden muss in unserem Kanton. Und wenn wir schon ein Standortförderungsgesetz machen, dann sollte es ein modernes Gesetz sein. Es sollte auf die Wirtschaftsförderung, die wir für die Zukunft tatsächlich brauchen, ausgerichtet sein. Es müsste ein Thema sein, dass Green Economy gross gefördert wird. Denn das ist die Zukunft, da lassen wir eigentlich nicht mit uns reden, das ist die Tatsache. Also müssen wir die Wirtschaft fördern, die wir in Zukunft brauchen, und darum geht es in dieser Motion. Ich hoffe, Sie stimmen alle zu, auch wenn sich die Herren verabschiedet haben.

Benedikt Gschwind (SP, Zürich): Die SP-Fraktion unterstützt diese Motion. Die SP hat sich ja wiederholt für eine ökologische Wirtschaftspolitik ausgesprochen; ich erinnere an die Volksinitiative für neue Arbeitsplätze dank erneuerbarer Energien, die sogenannte «Cleantech-Initiative», die letztes Jahr bei der Bundeskanzlei eingereicht wurde und nun auf die weitere Behandlung in Bern wartet. Der Begriff «Global Green New Deal», den die Motionäre verwenden, stammt ja ursprünglich aus dem Umweltprogramm der Vereinten Nationen vom Herbst 2008, das zum Zeitpunkt der Einreichung der Motion, die ja nun auch schon eine Weile her ist, öffentlich diskutiert wurde, mit dem Ziel, Arbeitsplätze in grünen Industrien zu schaffen, um damit gleichzeitig etwas für die Umwelt und die Beschäftigung tun zu können.

Die Regierung macht es sich unseres Erachtens etwas gar einfach mit der Ablehnung der Motion. Sie verweist auf die öffentliche Aufgabe, lediglich Rahmenbedingungen in der Infrastruktur bereitzustellen und sich nicht weiter ins wirtschaftliche Geschehen einzumischen. Die SP sieht hier schon eine etwas aktivere Rolle des Staates. Es muss doch im Interesse der Öffentlichkeit sein, mit Priorität Unternehmen anzusiedeln, die nachhaltig Beschäftigung und Wohlstand sicherstellen und nicht Betriebe, die nach ein paar Jahren wieder verschwinden, weil sie einer Technologie nachrennen, die nicht mehr zeitgemäss ist, der Umwelt schadet und damit auf Dauer auch keine Beschäftigung und volkswirtschaftlich positive Effekte bringen wird.

Hier geht für uns die Motion der Grünen in die richtige Richtung. Wir sehen es vielleicht nicht ganz so ausschliesslich mit dem «Green New

Deal», es gibt auch andere Bereiche, die sehr zukunftssträchtig sind, wenn ich angesichts unserer immer älter werdenden Gesellschaft zum Beispiel an das Gesundheitswesen denke. Aber dass in einem Rahmengesetz die unterstützungswürdigen Unternehmen in der Standortförderung nach ihrer Förderungswürdigkeit durch den Kanton priorisiert würden, das sehen wir durchaus so. Dazu könnte die Motion den Anstoss geben und aus diesen Gründen unterstützt die SP-Fraktion diesen Vorstoss.

Regine Sauter (FDP, Zürich): Ich gebe vorerst meine Interessenbindung bekannt: Ich bin seit anfangs Juli 2012 Mitglied des Stiftungsrates der Greater Zurich Area (GZA). Es ist aber keine Überraschung, wenn ich Ihnen sage, dass mein Votum bereits vor einem halben Jahr genau gleich ausgefallen wäre.

Die FDP-Fraktion wird diese Motion nicht unterstützen, aus zwei Gründen, vorerst einem ganz grundsätzlichen: Wir betrachten es als ein falsches Verständnis, das dieser Motion zugrunde liegt. Wenn nämlich gesagt wird, dass es Aufgabe des Staates sei, die Wirtschaft rasch und tiefgreifend umzubauen, dann können wir dem nicht zustimmen. Die Wirtschaft soll selber definieren – und sie kann das auch ganz gut –, welche Techniken und Entwicklungen sie unterstützt und welche für sie interessant sind. Staatliche Industriepolitik kann nämlich zu Ineffizienzen und Fehlallokation führen. Mit anderen Worten: Es kann der Fall sein, dass der Staat etwas unterstützt, was wirtschaftlich nicht rentiert und auch keinen Sinn macht. Wichtig ist es vielmehr, dass der Staat dafür sorgt, dass Unternehmen wettbewerbsfähig sein können, das heisst keine unnötigen Hürden aufbaut. Eine gute Standortpolitik heisst eben, für gute Standortfaktoren zu sorgen, gute Rahmenbedingungen bereitzustellen, zum Beispiel eine Bildungsbasis bereitzustellen. Und da spreche ich Investitionen in die Bildung an, denn das nützt auch einem zukunftsorientierten Wirtschaftsstandort am meisten.

Eine offene Wirtschaft ist nämlich am besten dafür geeignet, zukunftsorientiert zu sein. Sie werden feststellen, dass Unternehmen sich damit befassen, was zukunftsorientierte Märkte sind. Und hier bereits durch den Staat Grenzen zu setzen oder Vorschriften zu machen, ist wirklich das Falsche. Kurzfristige Investitionen, wie sie offenbar auch den Motionären vorschweben, machen keinen Sinn. Die Politik kann die Zukunft einer Technologie nämlich nicht vorausse-

hen und auch nicht wissen, ob es wirklich derart lukrativ und sinnvoll ist, hier zu investieren.

Ich komme zum zweiten Grund: Wir konnten vor einiger Zeit zur Kenntnis nehmen, welche Strategie die GZA in Zukunft verfolgen wird. Wir haben darüber diskutiert, als wir den Rahmenkredit bewilligt haben. Wir sind der Meinung, dass wir damit auf dem richtigen Weg sind. Die GZA hat dargelegt, dass sie sich in Zukunft auf Unternehmen konzentrieren will, die eine nachhaltige Absicht in Bezug auf den Kanton Zürich respektive unsere Region verfolgen, die gedenken, im Wirtschaftsraum zu verbleiben, und dass es somit Branchen sind, die eine hohe Wertschöpfung generieren. Dazu gehören selbstverständlich auch die Medtech- und die Greentech-Industrie, wie sie von den Motionären erwähnt werden. Es ist Aufgabe der GZA, innovative Entwicklungen zu verfolgen und anzusehen und damit den Wirtschaftsraum Zürich durch die Ansiedlung dieser Unternehmen attraktiv zu gestalten. Wir sind so verblieben, dass die GZA nun ihre Arbeit macht und dass wir, wenn der Rahmenkredit abgelaufen ist, eine Beurteilung der Lage vornehmen. Vorher ist es nicht nötig, hier aktiv zu werden. In diesem Sinne bitte ich Sie ebenfalls, diese Motion nicht zu unterstützen. Ich danke Ihnen.

Claudio Zanetti (SVP, Zollikon): Die SVP lehnt diese Motion ab. Ich wollte mich nur gerade noch versichern, es war mir so, als hätte die Grüne Partei in der letzten Budgetdebatte den Antrag gestellt, das Budget von Greater Zurich Area zu kürzen. Und jetzt kommt ein solcher Vorstoss, dass man das Ganze noch in einem Gesetz zementieren will.

Wir glauben, dass dieser Motion eine falsche wirtschaftliche Konzeption zugrunde liegt. Wir sind überzeugt, dass es nicht Aufgabe des Staates ist, die Wirtschaft zu lenken. Die Wirtschaft wird ihren Weg finden. Und wenn es Ihnen wirklich ein Anliegen ist, die Wirtschaft zu fördern, haben Sie jeden Montag hier drin Gelegenheit dazu: Senken Sie die Steuern, senken Sie die Ausgaben, bauen Sie die Strassen, die nötig sind, damit sich die Wirtschaft entwickeln kann. All das wäre die beste Wirtschaftsförderung. Also was wir ganz bestimmt nicht brauchen, ist da irgendein Gremium, das dann den Leuten zu sagen hat, wie sie sich entwickeln sollen, wie sie zu leben haben. Auch dieser Glaube, dass der Staat da irgendwie etwas überwachen könne, hat sich in der Vergangenheit immer wieder als falsch erwiesen. Sie kön-

nen es gerade heute wieder in der Zeitung lesen, dieser Libor-Skandal in England: Wir haben auf der einen Seite ein skandalöses kriminelles Verhalten, aber auf der andern Seite das totale Versagen der staatlichen Aufsicht. Solche Dinge funktionieren nur im Wettbewerb. Und zu glauben, dass der Staat da als Schiedsrichter fungieren könne, das ist abwegig und hat in der Geschichte noch nie funktioniert. Deshalb empfehlen wir Ihnen, diese Motion abzulehnen.

Benjamin Schwarzenbach (GLP, Zürich): Die Motion fordert vom Regierungsrat, dass er dem Kantonsrat ein Gesetz über die Standortförderung des Kantons Zürich vorlegt, das sich strategisch an den Chancen eines ökologischen Umbaus der Wirtschaft orientiert. Die Förderung der erwähnten Branchen ist der GLP-Fraktion durchaus sympathisch. Die Förderung von ökologischen Firmen und ihren Anliegen soll aber auf anderen Wegen stattfinden, zum Beispiel über die kostendeckende Einspeisevergütung für Strom aus erneuerbaren Quellen, und nicht mit der Verabschiedung eines neuen Gesetzes. Zudem stehen wir der Verwendung öffentlicher Mittel für die Standortförderung kritisch gegenüber. Sie ist eher zu streichen als auszubauen und sicher nicht in einem Gesetz zu verankern. Die GLP-Fraktion wird die Motion deshalb nicht überweisen.

Peter Ritschard (EVP, Zürich): Dieser Vorstoss ist eine massiv verstärkte Auflage des EVP-Vorstosses «Greentech made in Zurich», der von der FDP und der GLP unterstützt wurde und am 27. Juni 2011 abgeschrieben wurde. In der Debatte wurde damals sehr deutlich, wie in diesem Hause die Wirtschaftsfreiheit als sehr hohes Gut geschätzt wird. Das schreibt ja auch der Regierungsrat im ersten Satz seiner Antwort.

Es gibt zwar im Rahmen der Wirtschaftsförderung Aufgaben, die der Staat am sinnvollsten wahrnimmt. Das tut er allerdings heute schon. Die Standortförderung ist bekanntlich gesamthaft neu aufgegleist worden. Wir möchten jetzt zuerst Resultate sehen, bevor an diesem Komplex wieder herumgeschraubt wird. Deshalb lehnt die EVP-Fraktion die Überweisung der Motion trotz gewisser Sympathien aufgrund der ökologischen Ausrichtung ab.

Franco Albanese (CVP, Winterthur): Der nicht anwesende grüne Motionär aus Zürich und der ebenfalls nicht anwesende grüne Motion aus Winterthur mögen es mir verzeihen, wenn es mir nach dem Studium ihres Textes ob der vielen neudeutschen Expressionen ein wenig konfus wurde. Ich bemühe mich aber trotzdem und trotz meiner Irritation in klaren Worten auszudrücken, was wir vom vorliegenden Vorstoss halten. Die beiden Kantonsräte aus der grünen Reihe möchten also den Regierungsrat auffordern, ein Gesetz für die Standortförderung vorzulegen, das sich nach dem Green New Deal ausrichtet. Was sie aber keineswegs wollen, wie sie in ihrer Begründung schreiben, ist, dass der Weg zu einem «More of the same» eingeschlagen wird, und wünschen sich umso mehr, dass man ein Zeichen der Clean Economy und eben nochmals das Zeichen des Green New Deal erkennt. Auf mich auf Altdeutsch übersetzt: Dieses neue Gesetz soll, wenn es nach dem Willen der Herren Erst- und Zweitunterzeichner geht, die Standortförderung verpflichten, ihre Strategie ganz nach der des neuen grünen Handelns auszurichten, ein Ökonomieverständnis, das mir, um es milde auszudrücken, nicht ganz grün ist.

Meine Damen und Herren der Nachhaltigkeit, bedenkt bitte, dass sich unter dem Deckmantel des Umweltschutzes ein fruchtbarer Boden befindet, auf dem das Eldorado des Heuchelns wunderbar gedeiht. Da ist es nicht schwer, sich und der Welt was vorzumachen. Das Label des grünen Handels kann kurzerhand als Alibiübung missbraucht werden, um nicht mehr zu erreichen, als das Gewissen des Konsumenten zu beruhigen. Die Grenzen von Green New Deal zu einem «Green New Humbug» dürften hier nahe beieinander liegen. Dies darf nicht von der Politik und schon gar nicht durch eine gesetzliche Regelung gefördert werden. Denn der Markt richtet sich bekanntlich unaufgefordert, ohne gesetzliche Manipulationen und Einengungen nachfragegerecht gemäss den Wachstumspotenzialen und den echten Bedürfnissen der Konsumenten. In unserem Beispiel repräsentieren die Wirtschaftsstandorte den Markt und die ansiedlungswilligen Unternehmen die Konsumenten. Hier braucht der Kantonsrat seinen grünen Daumen nicht drauf zu drücken. Es würde reichen, wenn mit gemeinsamen Kräften dafür gesorgt würde, dass der Qualität unseres Wirtschaftsstandortes in allen ihren Faktoren Sorge getragen wird. Und nebenbei bemerkt würde uns der Überfluss von «More of the same», aus einer übersteigerten Ideologie von grünen Evergreens in gesetzlichen Zwang übergeführt, sicher nicht auf den besseren Weg

führen. Denn die Wirtschaft wie auch die Standortförderung des Kantons Zürich erkennen und nutzen die Chancen eines ökologischen Umbaus auch ohne äussere Regulierungen.

Unsere Fraktion unterstützt den Antrag des Regierungsrates und empfiehlt, die vorliegende Motion nicht zu überweisen.

Cornelia Keller (BDP, Gossau): Freie Marktwirtschaft ist ein wesentlicher Teil in der Standortförderung. Der Wettbewerb ist die beste Gewähr für eine starke Wirtschaft und kann auf keinen Fall in ein enges Gesetzeskorsett gezwängt werden, vor allem da es nicht so agil und so rasch die gegebenen wirtschaftlichen Situationen erfassen kann. Die Wirtschaft ist ein Freigeist, der frei bleiben muss. Der Staat unterstützt die Wirtschaft, indem er gute und sinnvolle Rahmenbedingungen veranlasst, die erfolgreiches Wirtschaften eben möglich macht und unterstützt. Die kantonale Standortförderung muss natürlich im Einklang der Gegebenheiten auf Bundesebene sein. Und dies ist vor allem die Aufgabe auf politischer Ebene und wird durch den Regierungsrat wahrgenommen. Wichtig sind also nicht nur genügend gute Rahmenbedingungen, sondern auch die Vermarktung des Wirtschaftsstandortes Zürich.

Die wichtigste Hauptforderung der Grünen aber dürfte klar die Ökologie sein, die mittels Green Economy oder Green New Deal in diesem geforderten Standortförderungsgesetz verankert werden soll. Dies ist grundsätzlich nicht verkehrt, kommt aber, wie der Regierungsrat ausführt, auch verfrüht. Vielmehr irritiert es ein wenig, dass die ökologischen Forderungen der Motionäre unter dem Deckmantel der Wirtschaftskrise daherkommen. Es dürfen zum heutigen Zeitpunkt keine Einengungen, auch keine wirtschaftlich-ökologische Einengungen durch Gesetze gefestigt werden. Die BDP wird die Motion nicht überweisen.

Robert Brunner (Grüne, Steinmaur): Ausgangspunkt dieser Motion war ja eigentlich die Frage: «Was macht die Standortförderung eigentlich?» Das war ja das grosse Rätsel. Und da hatten wir jetzt eine Reorganisation und was auch immer und wir werden da mal schauen, was es bringt. Aber jetzt höre ich reihum, es brauche gar keine Standortförderung. Das hat vor Kurzem noch ganz anders getönt, als wir den Kredit sprachen, oder? Wenn wir eine Standortförderung wollen,

dann muss man sich doch auch mal überlegen, was man denn fördern will. Ich bin auch kein Freund von diesem «New Speak» und all diesen seltsamen Formulierungen. Aber es geht im Wesentlichen darum: Wenn wir global schauen, wo wir die grossen Chancen haben, dann ist es in der Umwelttechnologie. Dort kann sich die Wirtschaft sicher entwickeln. Ich denke, es ist völlig klar, dass wir keine Schwerindustrie im Kanton Zürich ansiedeln wollen, und so weiter und so fort. Und das, was Benedikt Gschwind gesagt hat, könnte man erweitern im Bereich Gesundheitswesen und so weiter. Das ist geschenkt, ich denke, da sind wir sicher nicht abgeneigt. Aber wenn ich das jetzt so gehört habe, dass es ja eigentlich gar keine Standortförderung braucht, weil es ja nur um die Rahmenbedingungen geht, dann werden wir uns bei der Budgetdebatte daran erinnern. Danke.

Regierungsrat Ernst Stocker: Aus meiner Sicht stellt sich die Frage ganz klar: Braucht es ein Gesetz, wenn es mal ohne Gesetz klappt? Wir haben ja eigentlich wahrscheinlich genug Gesetze. Aber es ist ja nicht nur wegen des Gesetzes, warum wir diese Motion ablehnen, sondern die Motion fordert ja auch einen Umbau der Zürcher Wirtschaft. Das auf ein weisses Blatt zu bringen, ist sehr einfach. Aber wenn ich mich an vorhin erinnere, an die Diskussion über die Post und ein paar Poststellen und ein paar Arbeitsplätze – wissen Sie überhaupt, von was Sie sprechen? Diese Motion verlangt etwas, das unseren Wohlstand und unsere Entwicklung infrage stellen könnte. Ich glaube, wir haben im Rahmen der Diskussion rund um die GZA und Postulate betreffend Greentech Zürich aufgezeigt, wie breit wir aufgestellt sind und was wir alles tun. Ich bin überzeugt, dass das Parlament Einfluss nehmen kann über den GZA-Kredit, über das Budget, wie vorher Robert Brunner gesagt hat. Aber ich denke, es ist nicht nötig. Lehnen Sie die Motion ab. Zürich ist gut unterwegs, erstaunlich gut. Schauen wir, dass es so bleibt. Denn es geht um viel im Kanton Zürich. Besten Dank.

Abstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 118 : 54 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), die Motion 159/2009 abzulehnen.

Das Geschäft ist erledigt.

Verschiedenes

Ratspräsident Bernhard Egg: Wir sind am Schluss der Sitzung. Wir konnten trotz Problemen mit der Anlage, der ich gute Besserung wünsche, noch einige Traktanden erledigen.

Neu eingereichte parlamentarische Vorstösse

- **Sozialversicherungsbeiträge auf Sitzungsgelder**
Motion *Geschäftsleitung*
- **Abgeltung ausserkantonale Spitalbehandlungen**
Anfrage *Jörg Kündig (FDP, Gossau)*
- **Lärmbelastungsindex zur Entlastung von Bahn- und Autolärm**
Anfrage *Josef Wiederkehr (CVP, Dietikon)*
- **Durchführung von «OQV-Kontrollen» durch qualifizierte Anbieter**
Anfrage *Edith Häusler (Grüne, Kilchberg)*
- **Für Natur optimierter Unterhalt der Kantonsstrassenböschungen**
Anfrage *Robert Brunner (Grüne, Steinmaur)*

Schluss der Sitzung: 11.55 Uhr

Zürich, den 20. August 2012

Die Protokollführerin:
Heidi Baumann

Von der Protokollprüfungskommission der Geschäftsleitung genehmigt am 3. September 2012.