



Protokoll des Zürcher Kantonsrates

70. Sitzung, Montag, 15. September 2008, 8.15 Uhr

Vorsitz: *Regula Thalmann (FDP, Uster)*

Esther Hildebrand (Grüne, Illnau-Effretikon)

Verhandlungsgegenstände

1. Mitteilungen

- Antworten auf Anfragen Seite 4549
- Antrag betreffend gemeinsame Behandlung von
Geschäften Seite 4549
- Dokumentation im Sekretariat des Rathauses
 - *Protokollauflage* Seite 4549

2. Neues Reglement für den AZNF

Postulat von Priska Seiler (SP, Kloten), Robert Brunner (Grüne, Steinmaur) und Thomas Maier (GLP, Dübendorf) vom 8. September 2008
KR-Nr. 304/2008, Antrag auf Dringlichkeit Seite 4550

3. Bau einer dritten Tunnelröhre durch den Gubrist

Bericht und Antrag des Regierungsrates vom 30. Januar 2008 zum Postulat KR-Nr. 315/2004 und gleich lautender Antrag der KEVU vom 25. März 2008 4471 Seite 4554

4. Ausbau und Finanzierung von Berufs- und Sozialintegrationsprojekten für arbeitslose junge Erwachsene nach der Lehre / Praktikumsplätze und Anreize für die Beschäftigung von Lehrabgängerinnen und -abgängern

Bericht und Antrag des Regierungsrates vom 30. Januar 2008 zu den Postulaten KR-Nr. 392/2004 und KR-Nr. 393/2004 und geänderter Antrag der WAK vom 10. Juni 2008 **4469a** Seite 4565

5. Stand der Technik bei der Reinigung von Tunnelabluft (*Reduzierte Debatte*)

Bericht und Antrag des Regierungsrates vom 19. März 2008 zum Postulat KR-Nr. 43/2006 und gleich lautender Antrag der KEVU vom 24. Juni 2008 **4488** Seite 4576

6. Unterstützungsleistungen durch den Kanton für die Einrichtung von Tempo-30-Zonen in den Gemeinden

Postulat von Priska Seiler (SP, Kloten) vom 28. August 2006
KR-Nr. **233/2006**, RRB-Nr. 1837/20. Dezember 2006 (Stellungnahme) Seite 4584

7. Behebung des Kapazitätsengpasses der S-Bahn beim Bahnhof Stadelhofen

Postulat von Thomas Maier (GLP, Dübendorf), Gerhard Fischer (EVP, Bäretswil) und Thomas Weibel (GLP, Horgen) vom 2. Oktober 2006
KR-Nr. **279/2006**, RRB-Nr. 34/10. Januar 2007 (Stellungnahme) Seite 4594

8. Strategie zur Sicherung eines quantitativ und qualitativ ausreichenden Angebots an Fachkräften

Postulat von Brigitta Leiser (CVP, Regensdorf) und Josef Wiederkehr (CVP, Dietikon) vom 2. Oktober 2006
KR-Nr. **281/2006**, Entgegennahme, Diskussion Seite 4609

Verschiedenes

- Schützenkönig des Zürcher Knabenschiessens..... Seite 4610
- Fraktions- oder persönliche Erklärungen
 - *Erklärung der Grünen Fraktion und der AL zum Projekt «Sicherheit im Sport»*..... Seite 4582
 - *Erklärung der SP zu den Strompreiserhöhungen* .. Seite 4583
- Anmeldung für den gesellschaftlichen Anlass..... Seite 4584
- Neu eingereichte parlamentarische Vorstösse Seite 4612

Geschäftsordnung

Ratspräsidentin Regula Thalmann: Das Wort wird nicht verlangt. Die Traktandenliste ist in der vorliegenden Form genehmigt.

1. Mitteilungen

Antworten auf Anfragen

Ratspräsidentin Regula Thalmann: Der Regierungsrat hat uns die Antworten auf zwei Anfragen zugestellt:

KR-Nrn. [214/2008](#), [224/2008](#).

Dokumentation im Sekretariat des Rathauses

Im Sekretariat des Rathauses liegt zur Einsichtnahme auf:

- Protokoll der 69. Sitzung vom 8. September 2008, 8.15 Uhr.

Antrag betreffend gemeinsame Behandlung von Geschäften

Ratspräsidentin Regula Thalmann: Die Geschäftsleitung beantragt Ihnen, das heutige Traktandum 9, Totalrevision Verkehrsabgabengesetz, Motion [15/2007](#) von Carmen Walker, und das heutige Traktandum 12, Änderung des Verkehrsabgabengesetzes (progressives System der emissions-, verbrauchs- und fahrleistungsabhängigen Motorfahrzeugsteuer), Motion [78/2007](#) von Marcel Burlet, gemeinsam zu behandeln. Sie sind damit einverstanden? Das ist der Fall.

Weiter beantragt Ihnen die Geschäftsleitung, das heutige Traktandum 16, Kreditvorlage zur Einreichung von Pilotprojekten für Road-

Pricing, Motion [277/2007](#) Marcel Burlet, und das heutige Traktandum 17, Pilotversuch ökologisches Road-Pricing jetzt, Motion [278/2007](#) von Ralf Margreiter, und das heutige Traktandum 27, Einreichung einer Standesinitiative für ein befristetes Bundesrecht zu Road-Pricing-Versuchen, Parlamentarische Initiative [282/2007](#) von Sabine Ziegler, gemeinsam zu behandeln. Sie sind damit einverstanden? Das ist der Fall.

Und zu guter Letzt beantragt Ihnen die Geschäftsleitung, folgende Geschäfte gemeinsam zu behandeln: Heutiges Traktandum 197, Bewilligung des Kredits für den Mieterausbau betreffend das Toni-Areal für die Zürcher Hochschule der Künste sowie für Teile der Zürcher Hochschule für Angewandte Wissenschaften, Vorlage [4477a](#), und heutiges Traktandum 127, Hochschule der Künste, Interpellation [298/2005](#) von Willy Germann, und heutiges Traktandum 129, Neuer Standort für die Hochschule der Künste, Postulat [128/2007](#) von Lorenz Habicher. Sie sind damit einverstanden? Das ist der Fall.

2. Neues Reglement für den AZNF

Postulat von Priska Seiler (SP, Kloten), Robert Brunner (Grüne, Steinmaur) und Thomas Maier (GLP, Dübendorf) vom 8. September 2008

KR-Nr. [304/2008](#), Antrag auf Dringlichkeit

Priska Seiler (SP, Kloten): Etwas erstaunt haben wir vor beinahe einem Monat zur Kenntnis genommen, dass der Kanton jetzt schon als Vorfinanzierer für Entschädigungen alter Lärmverbindlichkeiten eintritt, obwohl Unique die Entschädigungssumme nach den aktuellsten Urteilssprüchen auf «bloss» 760 Millionen Franken schätzt. Nun denn, anscheinend befürchtet man eben doch, dass die Gesamtentschädigungssumme 1,1 Milliarden Franken übersteigen könnte. Da nun der Kanton also bereits jetzt als Vorfinanzierer agiert, darf uns der Bestand des Airport Zurich Noise Found (AZNF) nicht mehr egal sein. Der Reigen dieser Entschädigungszahlen beginnt nämlich jetzt. Die ersten Präzedenzurteile sind gesprochen, die Wahrscheinlichkeit, dass die Urteile nun doch Schlag auf Schlag gefällt werden, ist hoch. Im Fonds sind per Juni 2008 zirka 269 Millionen Franken. Da regen sich bei uns Zweifel, ob der Lärmfonds überhaupt in der Lage sein wird,

möglichst alle Entschädigungen zu bezahlen oder sie wenigstens innert nützlicher Frist dem Kanton vollständig zurückzuerstatten.

Es ist darum höchste Zeit, dass der Kanton seine Verantwortung wahrnimmt und alles daran setzt, dass es dem Lärmfonds gut geht. Für die Einnahmenseite laufen bereits Vorstösse bezüglich Lärmgebühren. Auf der Ausgabenseite ist dies mit einer Änderung des Reglements zu erreichen. Es dürfen ab sofort nur noch lärmrelevante Dinge wie die formellen Lärmentschädigungen und Schallschutzmassnahmen aus den Fondsgeldern bezahlt werden. Alle anderen netten Sachen, die jetzt noch vom Reglement her erlaubt sind, wie zum Beispiel Anwaltshonorare, Rechtsgutachten, PR-Aktivitäten, Dachziegelklammerungen, soll die Unique aus dem eigenen Sack bezahlen.

Es gilt nun, keine Zeit zu verlieren, damit die Fondsgelder im Trockenen bleiben und sich stärker vermehren, als dies bis jetzt eben der Fall ist. Schliesslich sollen möglichst keine Steuergelder angezapft werden. Unterstützen Sie daher die Dringlichkeit des Postulates! Danke.

Robert Brunner (Grüne, Steinmaur): Als ich vor etwa einem Vierteljahrhundert den Grünen beitrug, traf ich Leute aus Rümlang, die sich damals bereits seit einem guten Jahrzehnt für Lärmentschädigungen gewehrt haben. Und im Gegensatz zur Ansicht einiger Kantonsräte war das Zürcher Unterland beim Bau des Flughafens kein «Terra incognita».

Was kann also an diesem Vorstoss dringlich sein, wenn man in der Flughafenregion seit über 30 Jahren für Entschädigungen kämpft? Das Bundesgericht hat nun weitgehend geklärt, wer wofür und wie viel Lärmentschädigung erhalten soll. Wir haben es satt, dass mit dem Fonds Rechtshandel finanziert werden, um die berechtigten Forderungen der Betroffenen weiter hinauszuzögern. Wir haben es satt, dass Dachklammerungen daraus bezahlt werden. Wir wollen eine rasche und saubere Abwicklung des Verfahrens.

Angesichts der Tatsache, dass der Kanton bei der Vorfinanzierung zum Handkuss kommen kann, ist eine Revision des Reglements dringend nötig. Danke.

Peter Roesler (FDP, Greifensee): Die Dringlichkeit dieses Postulates ist abzulehnen, weil überhaupt kein Geld zweckentfremdet wird.

Dort, wo dies gegeben ist, agiert der Kanton als Vorfinanzierer, was so viel heisst, dass es ein Darlehen gibt für die Finanzierung der Lärm-entschädigung. Zurückbezahlt wird dieses Darlehen aus den Einnahmen der Lärmgebühren, die nicht so schnell da sind wie die Forderungen. Die Flughafen Zürich AG ist eine Aktiengesellschaft, die sich für den Rechnungsabschluss an die Vorgaben des Obligationenrechts zu halten hat. Demnach sind absehbare Forderungen bereits bei der Vorhersehbarkeit in die Passiven einzustellen. Damit ist aber kein Zuwachs an flüssigen Mitteln verbunden. Im Anhang zum Jahresabschluss 2007 der Flughafen Zürich AG ist detailliert beschrieben, wie vorzugehen ist und warum das Verfahren so lange dauert. Im Wesentlichen deshalb, weil man zuverlässige Werte für die Entschädigungen haben muss. Keine Unternehmensführung kann Entschädigungen in der vorzusehenden Grössenordnung auszahlen, ohne gesicherte Zahlen zu haben; dies natürlich im Interesse der Aktionäre, wozu ja auch der Kanton Zürich gehört.

Zusammengefasst: Es werden keine Steuergelder bezahlt, ausser für Fälle vor 2001, wozu das Postulat nichts sagt. Und es ist richtig, wenn die von den Fluggesellschaften eingezogene Lärmgebühr für die ganzen monetären Folgen der Lärmproblematik verwendet wird.

Die FDP lehnt die Dringlichkeit ab.

Lorenz Habicher (SVP, Zürich): Ich spreche zur Dringlichkeit dieses Postulates. Die Begründung der Dringlichkeit entspricht nicht den Tatsachen und ist nachweislich falsch. Das Reglement zum Airport Zurich Noise Found ist ein internes Dokument von Unique mit folgendem Zweck: Regelung der Abwicklungen von lärmabhängigen Ein- und Ausgaben, Regelung der Aktivitäten des Airport Zurich Noise Found Committees. Für andere juristische Personen ist es rechtlich nicht bindend.

Eine Reglementsänderung mittels Postulat als Aktionär zu verlangen, kann nicht dringlich sein, würde ein solcher Antrag doch formell erst an der nächsten Generalversammlung der Flughafen Zürich AG einfließen und behandelt werden können. Jeder Aktionär der Flughafen Zürich AG, zum Beispiel auch Ruedi Lais, könnte einen solchen Antrag stellen. Die Begründung des Postulates fusst auf Medienberichten und entspricht nicht den tatsächlichen Gegebenheiten.

Abschliessend: Der Kanton steht bei so genannten «alten Lärmverbindlichkeiten» in der Pflicht. Auch diese werden aus dem Airport Zurich Noise Fund beglichen. Eine entsprechende Vorfinanzierung durch den Kanton für heute bestehende Forderungen findet somit nicht statt und die entsprechende Unterstellung seitens der Postulanten ist mutwillig, um nicht zu sagen: böseartig!

Die SVP lehnt die Dringlichkeit klar ab.

Thomas Maier (GLP, Dübendorf): Ich möchte Sie im Namen der Grünliberalen bitten, die Dringlichkeit des Postulates zu unterstützen. Wie Sie wissen, sind wir keine Fans von dringlichen Postulaten und nutzen dieses Instrument nur äusserst selten. Ein solcher Ausnahmefall ist heute gegeben.

Die Gelder des Lärmfonds sind dafür gedacht, Entschädigungszahlungen, Lärmentschädigungen und Schallschutzmassnahmen zu finanzieren. Wie Sie diversen Berichten entnehmen konnten, werden diese Gelder bereits heute als knapp beurteilt. Der Kanton muss Geld vorschliessen. Heute werden Gelder aus diesem Fonds bezogen, um Rechtsgutachten und Ähnliches zu finanzieren. Es gibt also eine Zweckentfremdung; zumindest ist diese mit hoher Wahrscheinlichkeit anzunehmen. Wir möchten diese Situation so rasch wie möglich klären. Daher die Dringlichkeit. Ich bitte Sie, diese zu unterstützen. Dankeschön.

Abstimmung

Der Antrag auf Dringlicherklärung wird von 73 Ratsmitgliedern unterstützt. Damit ist das Quorum von 60 Stimmen erreicht. Das Postulat ist dringlich erklärt. Der Regierungsrat hat dazu innert vier Wochen begründet Stellung zu nehmen.

Das Geschäft ist erledigt.

3. Bau einer dritten Tunnelröhre beim Gubrist

Bericht und Antrag des Regierungsrates vom 30. Januar 2008 zum Postulat KR-Nr. 315/2004 und gleich lautender Antrag der KEVU vom 25. März 2008 [4471](#)

Ruedi Menzi (SVP, Rüti), Präsident der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt (KEVU): Die KEVU empfiehlt Ihnen einstimmig und in Übereinstimmung mit dem Erstpostulanten die Abschreibung dieses Postulates. Dieses Postulat wurde von der Zeit überholt und kann als erfüllt gelten.

Das Postulat ist am 23. August 2004 eingereicht worden. Wir sind heute beim Verfahren für die dritte Gubrist-Röhre um einiges weiter. Zudem ist seit 1. Januar 2008 nicht mehr der Kanton, sondern der Bund für die Nationalstrassen zuständig. Beim Ausbau der Nordumfahrung, der dritten Gubrist-Röhre und dem Ausbau der Sechsspurigkeit im Abschnitt Gubrist–Zürich–Seebach handelt es sich um ein Schlüsselprojekt des Kantons. Die hohe Bedeutung wird auch im Aggloprogramm 2007 hervorgehoben. Die Zuständigkeit für die Nationalstrassen liegt nun beim Bund. Die Ausgangslage hat sich geändert. Gut für das Projekt ist, dass der frühere zuständige Mitarbeiter zum Astra (*Bundesamt für Strassen*) gewechselt hat und die Projektbetreuung weiterhin innehat. Die Kontinuität ist somit gewährleistet.

Das Projekt hat auch für die Astra höchste Priorität für diese Region. Die Genehmigung für das generelle Projekt durch den Bundesrat im September 2007 signalisiert einen wichtigen Meilenstein in der Priorisierung. Astra rechnet mit der Eröffnung der dritten Gubrist-Röhre im Jahre 2013 und des gesamten ausgebauten Abschnittes im Jahre 2015. Im Moment laufen verschiedene Verhandlungen mit dem Bund und den Standortgemeinden bezüglich Lärmschutz. Der Bund stellt sich auf den Standpunkt eines national üblichen Masses. Der Kanton vertritt den Standpunkt der dicht besiedelten Regionen und somit denjenigen eines entsprechenden Lärmschutzes. Hier gibt es aber im Moment leider noch keine Einigkeit.

Die KEVU empfiehlt Ihnen, das Postulat als erledigt abzuschreiben. Danke.

Willy Haderer (SVP, Unterengstringen): Auch als Erstunterzeichner dieses Postulates stelle ich keinen andern Antrag als Abschreiben, wie

dies die Kommission getan hat. Drei Bemerkungen möchte ich allerdings noch kurz machen.

Erstens: Es ist absolut dringlich, dass nun endlich gebaut wird. Das Limmattal hat eine furchtbare Situation zu erwarten, wenn der Üetlibergtunnel und die A4 aus dem Knonauseramt zur Eröffnung vorgesehen sind. Und die Durststrecke, bis dann beim Gubristtunnel eine höhere Kapazität vorhanden ist, ist praktisch nur so zu bewältigen, dass wir ertrinken im Verkehr in dieser Zeit.

Zweitens: Wir verlangen klar und eindeutig die Einhaltung des Richtplans des Kantons Zürich, die dieser Rat beschlossen hat. Dazu gehört auch die Südportalüberdeckung in Weiningen. Und die Überdeckung hat ganz klar nichts zu tun mit Verzögerungen schlussendlich beim Bau, wenn man diese zusätzlich einprojektieren muss, denn Vorstudien sind vorhanden. Und auch die Verwaltungsbeamten des Kantons Zürich, die diese Arbeiten zum Teil begleitet haben und einsehen konnten, sagen, dass hier eine einfache Lösung möglich ist. Ob diese genau so aussieht, wie die Gemeinde Weiningen verlangt, steht noch dahingeschrieben. Aber mit dem Tunnelbau muss nicht zugewartet werden, wenn dieses Problem noch zu einigen Monaten Planung führen müsste. Darum ist es uns ein klares Anliegen, dass hier auch auf der Südseite die Richtplaneintragung klar eingehalten wird. Auf der Nordseite sind grosszügige Überdeckungen vorhanden. Ob das damit zu tun hat, dass die Stadt Zürich damit auch betroffen ist, das weiss ich nicht. Ich will das auch nicht unterstellen. Aber es ist klar und eindeutig: In Weiningen hat man vor 20 Jahren einen Sündenfall geschaffen mit dieser absoluten Monumentalportalstellung, und das ist zu korrigieren.

Und dann der dritte Punkt: Wir erwarten von der Regierung – sie hat heute eine andere Rolle als vor der Übergabe, vor der NFA (*Neugestaltung des Finanzausgleichs und der Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen*) –, dass sie sich rückhaltlos hinter dieses Anliegen stellt. Wir werden von der ZPL, der Planungsgruppe Limmattal, vereint mit den Gemeindepräsidenten und den Kantonsräten des Limmattals einen politischen Vorstoss in einigen Tagen lancieren. Und wir erwarten eine klare Dahinterstellung unserer Regierung hinter das berechtigte Anliegen.

Und da kann ich am Schluss nur noch sagen: Loslassen und Bauen ist nun dringend nötig, damit die schlimme Situation für das Limmattal nicht zu lange dauert. Ich danke Ihnen.

Priska Seiler (SP, Kloten): Die Realität hat das Anliegen der Postulanten bereits überholt. Sie sind denn ja auch einverstanden mit der Abschreibung des Vorstosses. Der Bund hat das umfassende Projekt «Nordumfahrung von Zürich» im September 2007 genehmigt, somit auch den damit verbundenen Bau der dritten Gubrist-Röhre. Der Bau dieser Tunnelröhre geniesst beim Bund anscheinend höchste Priorität, auch wenn sich nach neusten Informationen die voraussichtliche Eröffnung des Tunnels um ein Jahr, also auf 2016 verzögert. Trotzdem können wir dieses Postulat sicherlich abschreiben. Da wären aber noch zwei Bemerkungen, die ich mir nicht verkneifen kann.

Erstens: Die Freude der SP an dieser weiteren Tunnelröhre hält sich ja bekanntlich in Grenzen. Der nächste Stau ist vorprogrammiert. Er wird jetzt einfach weiter verlagert werden.

Zweitens: In der KEVU wurde das Thema Lärmschutz ausgiebig diskutiert, obwohl das nicht Bestandteil des Postulates war. Es ist unbestritten, dass in diesem Bereich Handlungsbedarf bestehen wird. Da für dieses Projekt seit der Einführung der NFA der Bund zuständig ist, wir haben es schon gehört, muss man befürchten, dass nur das gesetzliche Minimum – das wird wohl heissen: vor allem Schallschutzwände – realisiert wird. Bereits wurden diese Befürchtungen denn auch bestätigt. In den Plänen des Bundes ist nichts mehr zu sehen von einer Bedeckung beim Westportal in Weiningen. Hanspeter Haug kann da sicher sein berechtigtes Leid klagen.

Im Richtplan sind aber noch weitere Überdeckungen eingezeichnet. Da wird der Kanton noch einiges auszuhandeln haben mit dem Bund. Dazu wünsche ich viel Glück und Beharrlichkeit.

Barbara Angelsberger (FDP, Urdorf): Was lange währt, wird bald vielleicht einmal gut. Die FDP ist für die Abschreibung des Postulats aus dem Jahr 2004. Das Postulat ist nicht mehr aktuell, der Ausbau der Nordumfahrung und die dritte Tunnelröhre wurden am 12. September 2007 vom Bundesrat genehmigt. Leider weist das Projekt eine weitere Verzögerung um ein Jahr auf und kommt 40 Millionen Franken teurer. Mit der Inkraftsetzung der NFA ist das Projekt vollständig auf den Bund übergegangen. Es ist nur zu hoffen, dass es deshalb nicht weitere Verzögerungen gibt. Die massiven Verkehrsprobleme bleiben uns im Limmattaler Kreuz somit bis zum Jahre 2014 erhalten. Das Lim-

mattal leidet jetzt schon Tag für Tag unter den massiven Staus und den ewigen Ausweichmanövern, sprich Schleichverkehr auf das Haupt- und Nebenstrassennetz. Bis zu 90'000 Fahrten pro Tag nimmt das Limmattaler Kreuz heute auf, in Zukunft werden es 125'000 Fahrzeuge pro Tag sein. Transit und Agglomerationsverkehr sind weder flüssig noch sicher.

Der Regierungsrat hat das Problem wohl erkannt, vertröstet uns jedoch mit allerhand Untersuchungen und Prüfungen. Er nimmt letztendlich in Kauf, dass wir im Zeitraum zwischen der baldigen Eröffnung der Westumfahrung und der Inbetriebnahme der Nordumfahrung im Jahr 2015 im Verkehr ersticken. Der Gateway und das neue Coop-Verteilerzentrum mit den zusätzlichen Hunderten von Lastwagen lassen grüssen! Wir erwarten, dass der Kanton sich beim Bund für eine rasche Umsetzung des Gubrist-Ausbaus und der dazugehörigen flankierenden Massnahmen einsetzt. Und dazu gehört prioritär die Überdeckung des Südportals in Weiningen, so, wie es von der Gemeinde Weiningen gefordert wird. Eine einseitige Bevorzugung des Nordportals wird von den Limmattalern nicht verstanden und hinterlässt einmal mehr einen bitteren Nachgeschmack, wenn es um das Aufbrummen von weiteren Verkehrslasten in unserer Region geht.

Für die kommenden Verkehrsprobleme durch den Bau der dritten Röhre sollte in Zusammenarbeit mit dem Bund und den betroffenen Gemeinden ein spezielles Verkehrskonzept erarbeitet werden. Die Baustelle sollte die Gemeinden während den zirka vier Jahren Bauzeit möglichst wenig belasten, vor allem punkto Ausweichverkehr.

Lars Gubler (Grüne, Uitikon): Auch aus grüner Sicht kann das Postulat abgeschrieben werden. Ich will hier aber festhalten, dass jeder Quadratmeter neuer Strasse für uns ein Schritt in die falsche Richtung ist. Fast jeder. Denn es gibt auch Projekte, bei denen man durch gezielte Massnahmen letztlich unvermeidbare Strasseninfrastrukturen umwelt- und sozialverträglicher gestalten kann. Bei der dritten Röhre am Gubrist ist die Überdeckung des Tunnelportals Weiningen eine solche Verbesserung.

Die dritte Röhre am Gubrist ist beschlossene Sache; dies, obwohl die Grünen sich gegen eine solche Kapazitätserhöhung gewehrt haben. Denn was bedeutet der Bau einer dritten Röhre am Gubrist? Für die einen ist er die logische Konsequenz der dritten Röhre am Baregg. Für andere ist sie die Lösung der allmorgendlichen Staus rund um die

Stadt Zürich. Für uns bedeutet sie die Verlagerung eines Verkehrsproblems und nichts anderes. In der Anfangszeit wird eine Überkapazität bestehen. Später wird der Verkehr aber auch am Gubrist und weiter östlich wieder stauen.

Als Grüne fragen wir uns: Sind überdimensionierte Strassen, Lärm und schlechte Luft wirklich das, was sich die Bevölkerung wünscht? Und mutet es nicht geradezu paradox an, angesichts der schwelenden Treibstoffkrise in solche Infrastruktur zu investieren? Was tun? Man kann die Autobahn unter dem Boden verschwinden lassen, wodurch das Problem des motorisierten Individualverkehrs (MIV) zwar nicht gelöst, seine negativen Auswirkungen jedoch bekämpft werden können. Es müssen daher fortlaufend Lärmschutzmassnahmen umgesetzt werden, was voraussetzt, dass die nötigen finanziellen Mittel zur Verfügung gestellt werden. Es ist heute an zahlreichen Beispielen im Kanton Zürich sichtbar, wie es herauskommt, wenn Strassen unkontrolliert gebaut werden. Flankierende Massnahmen müssen dort nachgeholt und bei laufenden Projekten mutig und zielgerichtet einbezogen werden.

Das Projekt «dritte Röhre am Gubrist» ist durch den neuen Finanzausgleich in die Federführung des Bundes übergegangen. Uns Grünen ist die Zukunftsperspektive einer ausgebauten Autobahn mit einer Überdeckung sicherlich lieber als eine solche ohne Überdeckung. Früher oder später werden die Autofahrerinnen und Autofahrer also einfach im Tunnel anstehen statt an der Sonne. Nun stehen wir in Sachen «dritte Röhre am Gubrist» vor vollendeten Tatsachen. Es bleibt uns daher nichts anderes übrig, als die gleiche zielstrebende Umsetzung von Projekten des öffentlichen Verkehrs zu fordern; hoffentlich mit einer genau so breiten regionalen Abstützung!

Josef Wiederkehr (CVP, Dietikon): Wer zu Stosszeiten zum Beispiel auf dem Weg zum Flughafen den Nordring unter die Räder nehmen muss, kommt nicht selten in einen Stau. Sehr oft ist die Lage vor, im oder nach dem Gubristtunnel prekär. Nach der Eröffnung der dritten Röhre am Baregg hat sich, wie vorauszusehen war, diese Situation drastisch verschärft. Viele Automobilisten versuchen diese Situation zu umgehen, indem sie dem Stau auf der Autobahn ausweichen und Umfahrungen suchen. Dies führt dazu, dass die Ortschaften in der betroffenen Region mit zusätzlichem Verkehr belastet werden; eine un-

tragbare Situation nicht nur für die Automobilisten, sondern auch für die betroffene Region.

Aus diesem Grunde wurde 2004 das zur Diskussion stehende Postulat eingereicht. Die Planung der dritten Gubrist-Röhre wurde vorangetrieben. Von zwei Seiten tauchen aber neue Gewitterwolken auf: Einerseits war anfangs Juli 2008 zu erfahren, dass die Realisierung des Projektes vom Astra rund ein Jahr nach hinten verschoben wurde. Andererseits sehen die präsentierten Projekte keine Überdeckung des Limmattaler Portals vor. Dies entgegen der anders lautenden Eintragung im kantonalen Verkehrsrichtplan, wie dies Willy Haderer bereits erwähnt hat. Die Gemeinde Weiningen hat die Initiative ergriffen und hat eine Projektvariante mit Überdeckung ausgearbeitet. Die Überdeckung und die Verschiebung des Halbanschlusses Weiningen um 600 Meter Richtung Limmattaler Kreuz brächte wesentliche Vorteile mit sich. Grosszügigere Radien bei Ein- und Ausfahrten und längere Beschleunigungs- und Verzögerungsspuren gewähren mehr Sicherheit. Die Bevölkerung würde wesentlich besser vor dem Lärm und der Luftbelastung geschützt. Das Gewerbehaus, welches durch den Bau der dritten Röhre betroffen ist, würde weniger scharf tangiert. Der Wertverlust der Liegenschaft würde stark reduziert. Diese Überdeckung würde zudem nur unwesentliche Zusatzkosten mit sich bringen, Kosten, die wesentlich kleiner sind als die Kostengenauigkeit des Gesamtprojektes und zusätzlich viel weniger gering sind, als eine spätere, nachträgliche Überdeckung verschlingen würde. Deshalb ist es nicht nur sinnvoll, das Projekt rasch voranzutreiben. Es muss auch zusätzlich auf beiden Tunnelseiten eine Überdeckung vorsehen.

Wir wissen, ein Zusatzbericht zum Postulat bringt wenig – ausser Papier. Wir wollen kein Papier, sondern Taten. Deshalb erwarten wir, dass der Regierungsrat Taten folgen lassen wird und sich beim Bund vehement für eine rasche Realisierung der dritten Röhre mit beidseitiger Überdeckung einsetzen wird. Mit Freude würde die Limmattaler Bevölkerung auch einmal eine positive Botschaft aus der Volkswirtschaftsdirektion entgegennehmen.

Peter Reinhard (EVP, Kloten): Ziel dieses Vorstosses oder dieser Vorlage ist es, der Regierung klar zu machen, dass sie sich beim Bund mit Nachdruck für die dringliche Realisierung und Einhaltung des vorgesehenen Terminplans für den Bau einer dritten Tunnelröhre am Gubrist einsetzen soll. Das hat sie auch getan, das ist soweit löblich.

Mit der Inkraftsetzung der NFA ist für dieses Projekt nun vollständig der Bund zuständig. Der Bundesrat hat das Projekt bereits genehmigt. In diesem Sinne können wir uns hier vermutlich in der Debatte relativ kurz halten. Für die EVP ist hier nur anzumerken, dass der vorgesehene oder noch zu planende Lärmschutz sehr wichtig ist. Das Limmattal ist stark belastet. Wir sind klar der Meinung, dass das Südportal des Tunnels bei Weiningen überdacht werden soll. Und wir erwarten, dass die zuständigen Gremien von Bund und Kanton sich dafür mit Engagement einsetzen und den Limmattalern nicht nur den Lärm bringen, sondern eben auch ein bisschen Erholungswerte und Ruhewerte. In diesem Sinne stimmen wir der Vorlage zu und sind für Abschreibung des Postulates.

Thomas Maier (GLP, Dübendorf): Die Diskussion über diese Vorlage könnten wir uns eigentlich sparen. Die dritte Röhre kommt, und das Postulat kann abgeschrieben werden. Aber zum Grundsätzlichen gibt es doch noch etwas zu sagen: Glaubt hier drin wirklich jemand – und wenn ich den Voten vorher zugehört habe, ist das offenbar so –, dass mit dieser dritten Röhre am Gubrist irgendein Problem gelöst wird? Ich erinnere mich noch sehr, sehr gut, wie ich als kleiner Junge mit meinem Vater beim Katzenssee spazieren gegangen bin – über die damalige Baustelle des Zürcher Nordrings. Diese Nordumfahrung zerschnitt eine wunderschöne intakte Landschaft. Mein Vater meinte damals auf eine entsprechende Frage von mir: «Damit werden stark belastete Quartiere in der Stadt vom Verkehr befreit, und wir haben unser Verkehrsproblem ein für allemal gelöst.» Das ist noch keine 25 Jahre her. Ich wünschte, er hätte Recht behalten, glauben Sie mir. Das einzige, was wir jetzt mit diesem neuerlichen Ausbau erreichen, ist, dass es noch mehr Verkehr gibt. Und die Staus, wie Dutzende Beispiele zeigen – ich nenne den Baregg –, verlagert werden. Der Ausbau nördlich des Gubrists kommt als Nächstes. Dann kollabiert das System bei den Anschlüssen Seebach, Affoltern, Aubrugg, dann das Brütiseller Kreuz und so weiter. Neue Strassen – mehr Verkehr, eine alte, leider fast schon abgedroschene Weisheit. Wegen dem wird sie nicht unwahrer. Am Baregg wurde die Prognose für 2010 bereits 2005 erreicht. Und schon wieder hat man dort ein Problem.

Die Kosten übernimmt der Bund, wir haben es jetzt gehört, die Verschmutzung wir alle, und den zusätzlichen Lärm die Anwohner. Die Belastung ist allen bekannt, also redet man offenbar fleissig über not-

wendige Lärmschutzmassnahmen. Und parallel dazu fehlt das Geld im Schienenverkehr, für die zweite Doppelspur nach Winterthur, um ein Beispiel zu nennen.

Das ist aus grünliberaler Sicht eine verkehrte Verkehrspolitik. Hier und jetzt können wir das leider nicht ändern. Wir stimmen der Abschreibung zu.

Hartmuth Attenhofer (SP, Zürich): Wenn man eine dritte Röhre am Gubrist fordert, dann bekommt man dadurch nicht weniger Verkehr, sondern mehr Verkehr. Und mehr Verkehr heisst auch mehr Lärm. Und wenn man die dritte Röhre schnell fordert, dann kommt der Mehrverkehr eben auch schnell und der Lärm kommt eben auch schneller.

Nun, wir haben es heute verschiedentlich gehört – die katastrophalen Zustände, die der Lärm verursacht. Ich bin sehr froh, von bürgerlicher Ratsseite gehört zu haben, dass man dieses Problem erkannt hat und dass man etwas gegen den Lärm tun will. Das ist löblich, darüber freue ich mich.

Willy Haderer hat den Richtplan angesprochen. Der Richtplan ist behördenverbindlich und der Richtplan hat erfüllt zu werden, wenn eine bauliche Tätigkeit vorgenommen wird, wie das mit der dritten Röhre und mit der Nordumfahrung geschieht. Willy Haderer hat moniert, dass in Weiningen die Überdeckung nicht kommt, jedenfalls nicht in der Form, wie vorgesehen war. Es gibt noch eine andere Überdeckung, die längstens im Richtplan drin steht, das ist die Überdeckung in Seebach, im Raum Seebach–Rümlang. Dort ist, wie wir heute wissen, lediglich ein zehn Meter breiter Steg mit einem Spazierweg vorgesehen, und der soll dann auch noch als Wildübergang dienen. Ursprünglich vorgesehen war eine viel grössere, eine richtige Überdeckung, damit die Naherholungsgebiete miteinander verbunden werden können. In den Medien hat es verschiedentlich geheissen, die Überdeckung Seebach komme nicht, weil die Stadt Zürich und die Stadt Opfikon den Bedarf nicht richtig gesehen und hintenangestellt hätten. Ich habe mich bei beiden erkundigt, in der Stadt Zürich und in der Stadt Opfikon: Diese Darstellung ist nicht ganz richtig, denn es ging lediglich darum, dass Opfikon und die Stadt Zürich sehr viel Geld hätten einschiessen müssen, um diese Überdeckung zu bauen, weil der Bund ja bekannterweise nur in der Grössenordnung der Lärmschutzmassnahmen finanziert.

Nun, ich spreche jetzt hier für Seebach und für Rümlang und für Opfikon, aus dem Grunde, damit diese Gebiete, die stark vom Lärm belastet sind, ebenfalls im Rat debattiert werden und das Problem erkannt wird. Es geht aber jetzt, meine Damen und Herren auch von der bürgerlichen Seite, insbesondere vom Limmattal, nicht darum, sich gegenseitig auszuspielen und nur für Weiningen oder nur für Seebach zu kämpfen, sondern es geht darum, dass wir uns zusammenschliessen, dass wir gemeinsam den Strassenlärm bekämpfen mit den geeigneten Massnahmen. Wenn wir das nicht tun, dann passiert genau das Gleiche wie am Flughafen, wo 25 verschiedene Organisationen zum Teil am gleichen Strick ziehen, aber in unterschiedlichen Richtungen, und sich gegenseitig bekämpfen und den Schwarzen Peter zuschieben. Das darf hier beim Strassenlärm nicht passieren!

Ich bitte Sie, meine Damen und Herren von den Bürgerlichen, wenn Sie etwas gegen den Fluglärm (*recte: Strassenlärm*) unternehmen, dann kooperieren Sie mit uns in Zürich Nord.

Hanspeter Haug (SVP, Weiningen): Wir haben es bereits gehört: Wir machen Vergangenheitsbewältigung, indem wir nun das vorliegende Postulat abschreiben. Der Bund ist seit dem 1. Januar 2008 zuständig für die Strassen. Und das Verfahren der dritten Gubrist-Röhre steht heute im Plangenehmigungsverfahren.

Der Grund, weshalb dieses Postulat am 23. August 2005 eingereicht wurde, war der, dass es zu diesem Zeitpunkt Informationen gab, wonach nochmals geprüft werden sollte, ob die dritte Röhre südlich oder nicht, wie vorgesehen, doch nördlich der bestehenden Autobahn gebaut werden sollte. Wir wollten aus dem Limmattal etwas Druck machen, vorwärts zu machen. In der Zwischenzeit ist das generelle Projekt im vergangenen September aufgelegt worden. Eigentlich war am 25. März 2008 eine öffentliche Orientierung geplant, die zugleich den Startschuss zum Plangenehmigungsverfahren bedeutet hätte. Diese wurde aus verschiedenen Gründen auf den Herbst vertagt und fand nun anfangs September statt. Angesichts dieser Tatsache scheint der Baubeginn im nächsten Jahr als ein sehr ehrgeiziges Ziel, was aber bereits vom Astra korrigiert wurde. Mittlerweile wurden durch das Tiefbauamt die Termine der Eröffnung der Teilstücke der Westumfahrung Üetlibergtunnel und Knonaueramt festgesetzt. Mit Bedenken sehen wir in Weiningen der kommenden Situation vor dem Gubrist entgegen. So viel zum Leid, das mir Priska Seiler attestiert hat.

Wir sind aber nicht im Wundenlecken verharret, sondern als Standortgemeinde des Südportals haben wir versucht, mit den Projektleitern eine Lösung zu suchen, damit die Portalgestaltung auch für uns erträglich wird. Bis heute wurde dies aber nicht berücksichtigt. Erträglich heisst für uns: eine Überdeckung bis zum Rand des Siedlungsgebietes. Angesichts der Aufwendungen am Nordportal für Moor-, Natur- und Wildtierschutz ist die Aussage des Vizedirektors des Astra, sie sähen keinen Nutzen einer Überdeckung beim Südportal, an Zynismus nicht mehr zu überbieten. Ich kann Ihnen versichern: Wir bleiben dran! Ich bedanke mich für die Unterstützung in diesem Rat.

Das Postulat kann abgeschrieben werden. Ich danke für die Aufmerksamkeit.

Marcel Burlet (SP, Regensdorf): Wir wiederholen uns hier in diesem Rat. Der schnelle Ausbau einer dritten Röhre am Gubrist tönt sehr verlockend. Regelmässig fordern die SVP und die FDP die Beseitigung von Engpässen, die Beseitigung des nächsten Nadelöhrs. Ich frage Sie: Wie viele Engpässe müssen dann noch ausgebaut werden in diesem Land? Wie viele Tunnel für Strassenbau brauchen wir noch? Die SP fordert Mobilität, aber nicht Mobilität auf der Strasse, sondern in den Köpfen, intelligentere Lösungen als einfach Strassenausbau, zum Beispiel Verkehrsleitsysteme – Willy Germann schmunzelt schon – oder Road-Pricing. Ich hab's Ihnen auch schon gesagt: Verkehrsprobleme mit Strassenbau zu lösen ist wie das Christentum mit Hölle – es funktioniert einfach nicht! Ich staune nicht, dass jetzt aus der Limmattaler Gemeinde Weiningen Opposition kommt. Sie beklagen jetzt den zunehmenden Lärm und den Mehrverkehr. Aber Sie wollen ja auch einen Strassenausbau und generieren damit Mehrverkehr. Ist Ihnen das bewusst?

Jetzt hören wir wieder die gleichen Versprechungen wie vor 17 Jahren. Damals hat es geheissen, mit dem sechsspurigen Baregg würden dann alle Verkehrsprobleme gelöst. Und jetzt wieder der Gubrist, von vier auf sechs Spuren. In wenigen Jahren werden wir wieder an neue Kapazitätsgrenzen stossen. Und neue Staus im Limmat- und Furttal sind doch vorprogrammiert.

Ich schreibe aus Prinzip nicht gerne ab. Diese Vorlage schon gar nicht.

Regierungsrätin Rita Fuhrer: Der Ausbau der Nordumfahrung Zürich, das heisst der Bau der dritten Gubrist-Röhre und der Sechsspurausbau eines Abschnittes vom Gubristtunnel bis zum Anschluss Zürich-Seebach, ist natürlich eines der Schlüsselprojekte im Bereich der Strassen für den Wirtschaftsraum Zürich. Entsprechend misst der Kanton diesem Vorhaben auch eine sehr hohe und eine sehr dringliche Bedeutung zu. Dies tut nicht nur der Kantonsrat, dies tut auch die Regierung. Der Regierungsrat hat dieses Vorhaben denn auch immer wieder bestätigt, zuletzt beim Entscheid zum Agglomerationsprogramm im November 2007 sehr deutlich, in welchem der Ausbau als so genannte übergeordnete Massnahme aufgeführt und vom Regierungsrat beschlossen worden ist. Dies bedeutet, dass dieses Vorhaben Voraussetzung für die Erreichung der Zielsetzung des Agglomerationsprogramms ist.

Mit der Einführung der Neugestaltung des Finanzausgleichs und der Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen hat der Bund per 1. Januar 2008 die Hoheit über die Nationalstrassen und auch die Federführung für dieses Projekt «Ausbau Nordumfahrung Zürich» übernommen. Der Projektleiter, der für den Kanton damals zuständig war, den habe ich im Jahr 2007 von meiner Direktion in die neue Astra-Filiale Winterthur wechseln lassen oder gewechselt, welche für die Projektierung nun neu zuständig ist, und dies nicht einfach so, sondern weil für die Wahrung der Kontinuität in diesem Schlüsselprojekt dies der Idealfall war. Sie kennen die damalige Kritik.

Der Kanton durfte auch erfahren, dass dieses Vorhaben auch seitens des Astra höchste Priorität geniesst. Mit der Genehmigung des generellen Projektes durch den Bundesrat im September 2007 konnte auch ein wichtiger Meilenstein erreicht werden. Das Astra geht von einer Eröffnung der dritten Gubrist-Röhre im Jahre 2014 und des gesamten ausgebauten Abschnittes im Jahre 2016 aus. Mit dem Übergang des Projekts an den Bund hat der Kanton Zürich eine völlig andere Rolle erhalten. Früher nahmen Bund und Kanton die Bauherrschaft gemeinsam wahr. Heute tut dies der Bund alleine. Dafür entfällt aber auch die Kostenbeteiligung des Kantons, welche für dieses Vorhaben 20 Prozent betragen hätte. Der Kanton kann in dieser neuen Rolle auch direkter seine Anliegen einbringen. Ich denke hier zum Beispiel an die im Richtplan eingetragenen Überdeckungen. Allerdings möchte dies der Kanton auch mit dem nötigen Augenmass vornehmen, denn entsprechend dem Willen der Postulanten ist der Regierungsrat an einer

raschen Realisierung sehr interessiert. Und zudem ist natürlich auch absehbar, dass der Bund nicht bereit sein wird, diese Massnahmen ganz alleine zu finanzieren. Entsprechende Verhandlungen mit dem Bund und den Standortgemeinden laufen zurzeit. Und der Kanton wird sich hier sicher auch beteiligen müssen. Dazu werden Sie dann noch angefragt werden.

In diesem Sinne beantragt Ihnen der Regierungsrat, das Postulat nun abzuschreiben. Ganz herzlichen Dank.

Ratspräsidentin Regula Thalmann: Die vorberatende Kommission schlägt die Abschreibung des Postulates vor. Ein anderer Antrag wurde nicht gestellt. Somit ist das Verfahren beendet, das Postulat ist abgeschlossen.

Das Geschäft ist erledigt.

4. Ausbau und Finanzierung von Berufs- und Sozialintegrationsprojekten für arbeitslose junge Erwachsene nach der Lehre / Praktikumsplätze und Anreize für die Beschäftigung von Lehrabgängerinnen und Lehrabgängern

Bericht und Antrag des Regierungsrates vom 30. Januar 2008 zu den Postulaten KR-Nr. 392/2004 und KR-Nr. 393/2004 und geänderter Antrag der WAK vom 10. Juni 2008 [4469a](#)

Ratspräsidentin Regula Thalmann: Es liegt ein Minderheitsantrag von Ralf Margreiter, Oberrieden, und Mitunterzeichnenden vor.

Minderheitsantrag Ralf Margreiter, Andreas Burger, Elisabeth Derisiotis-Scherrer, Regula Götsch Neukom, Thomas Wirth:

I. Der Regierungsrat wird zur Verfassung eines Ergänzungsberichtes bis spätestens ein halbes Jahr nach Verabschiedung des Geschäftes im Kantonsrat eingeladen.

Regula Götsch (SP, Kloten), Präsidentin der Kommission für Wirtschaft und Abgaben (WAK): Der Kantonsrat hat im Januar 2006 dem Regierungsrat zwei Postulate überwiesen, welche sich beide mit den

Problemen junger arbeitsloser Erwachsener beschäftigen. Zum Zeitpunkt der Einreichung der beiden Postulate im November 2004 hatten Lehrabgängerinnen und Lehrabgänger grosse Mühe, eine Stelle zu finden oder nach der Ausbildung im Berufsleben Fuss zu fassen. Diese Probleme sind im Moment nicht mehr so gravierend, weil sich die Situation auf dem Arbeitsmarkt verbessert hat. Dies führte auch dazu, dass junge Berufsleute den Schritt aus der Ausbildung ins Berufsleben im Moment ohne grössere Probleme bewältigen. Ein gravierenderes Problem stellen Jugendliche dar, die den Übergang von der Schule in eine Berufsausbildung nicht schaffen. Und die Konjunkturentwicklung lässt erahnen, dass wir wieder in Phasen kommen werden, wo sich das Problem akzentuieren wird.

In ihrem Bereich zählt die Regierung die zahlreichen Massnahmen auf, die man ergriffen hat respektive in Zukunft ergreifen wird, um die Probleme jugendlicher Arbeitsloser zu lösen. Denn darin sind sich alle Kommissionsmitglieder und auch die Regierung einig: Vor allem für junge Menschen ist es für ihr künftiges Leben verheerend, den Eindruck zu bekommen, dass sie von der Gesellschaft, von der Wirtschaft nicht gebraucht werden. Die Massnahmen reichen von der Neugestaltung des neunten Schuljahres über Mentoring-Projekte bis zu Praktikumsplätzen in den kantonalen und kommunalen Verwaltungen. Viele der erwähnten Massnahmen richten sich an junge Menschen mit einer fehlenden oder mangelhaften Ausbildung, da diese, wie erwähnt, das grössere Problem darstellen als Lehrabgängerinnen und Lehrabgänger. Man kann sicher sagen, dass sehr viel gemacht und probiert wird – eventuell auf Kosten der Übersichtlichkeit, wenn ich mir eine leise kritische Bemerkung erlauben darf.

Eine Kommissionsminderheit beantragt die Erstellung eines Zusatzberichtes, denn auf einen Bereich, der im Postulat von Ralf Margreiter angesprochen wird, geht der regierungsrätliche Bericht überhaupt nicht ein: nämlich die Schaffung von Anreizen für die Privatwirtschaft für die Beschäftigung von Lehrabgängerinnen und Lehrabgängern. Dieser Aspekt soll im Zusatzbericht behandelt werden.

Die Kommissionsmehrheit ist aber der Meinung, dass die in den Postulaten aufgeworfenen Fragen ausreichend und ausführlich beantwortet wurden. Die Mehrheit beantragt dem Rat deshalb, dem Antrag des Regierungsrates zu folgen und die Postulate abzuschreiben.

Ralf Margreiter (Grüne, Oberrieden): Es braucht und brauchte nicht Zustände wie in Frankreichs Banlieus vor wenigen Jahren mit «grillierten» Autos und brennenden Containern, um zu erkennen, dass Jugendarbeitslosigkeit eines der drängendsten Probleme ist, das unsere Gesellschaft zu lösen hat. Aus diesem Grund wurden verschiedene Vorstösse, unter anderem diese beiden Postulate, eingereicht, als die konjunkturelle Lage sich zwar schon sehr entspannt, dies sich aber noch nicht auf dem Arbeitsmarkt, insbesondere noch nicht für junge Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer, ausgewirkt hatte.

Der Regierungsrat erstattet sehr ausführlich Bericht zu diesen beiden Postulaten. Er legt die zahlenmässige Ausgangslage dar und zählt die Massnahmen auf, die über die Arbeitslosenversicherung und über eigenes Handeln zur Verfügung stehen. Es ist ein seriöser Bericht, es ist ein umfassender Bericht dort, wo er etwas sagt. Und es ist verdankenswert, diese Zusammenstellung über die kantonalen Aktivitäten und die kantonale Perspektive zu haben. Wichtig ist klarerweise, wie schon von der Kommissionspräsidentin erwähnt, die Unterscheidung zwischen Jugendlichen mit und solchen ohne Berufsabschluss und die Erkenntnis, dass Jugendliche ohne Berufsabschluss doppelt so häufig arbeitslos und wesentlich länger arbeitslos sind als solche mit Berufsabschluss; ein kleiner Appell aus dieser Vorlage zur Schaffung von mehr Lehrstellen! Was die geeigneten Instrumente sind, darüber haben wir uns schon unterhalten. Nur, auch für Jugendliche mit Lehrabschluss ist das Thema Arbeitslosigkeit kein unbekanntes. Und auch für sie ist Arbeitslosigkeit schädlich. Es besteht die Gefahr des Bildungsverlustes und es besteht insbesondere auf der persönlichen Ebene die Gefahr, dass Gestaltungswille, dass Innovationsgeist untergraben werden, wenn die Message ist «Wir brauchen dich nicht». Es ist insgesamt weniger tragisch und weniger schwierig und weniger folgenreich, diese Botschaft nach Lehrabschluss zu erhalten als direkt nach Schluss der obligatorischen Schulzeit. Aber es ist nicht so, dass hier kein Handeln angezeigt wäre. Vor drei, vier Jahren, als wir die hohen Jugendarbeitslosigkeitszahlen hatten, war es relativ an der Tagesordnung, dass Zeitungen titelten «Handeln gegen die Leere nach der Lehre» und so weiter, und das war damals richtig so und ist im Prinzip eben auch heute richtig so.

Der Zusatzbericht, den wir mit einer Kommissionsminderheit verlangen, will genau in einem Bereich etwas von der Regierung hören, wo nichts geschieht und wo darum auch nichts geschrieben werden kann-

te in dieser Vorlage. Wir möchten jenseits dessen, was über die Strukturen der Arbeitslosenversicherung und so weiter geschieht und von Bundes wegen finanziert wird, von der Regierung und von der Verwaltung hören, was sie tun, was sie zu tun gedenken, um mit Unternehmen und mit Verbänden ins Gespräch zu kommen, um jugendlichen Lehrabgängerinnen und Lehrabgängern jene Chancen zu ermöglichen, die für sie nötig sind. Wie gesagt, wir haben heute nicht mehr 7,5 oder 7,6 Prozent Arbeitslosigkeit bei den 20- bis 24-Jährigen, sondern wir sind deutlich darunter; eine Folge der guten Konjunktur. Aber worauf Sie Gift nehmen können: Die Konjunktur wird sich ändern – die Frage ist: wann? – und die Zahlen werden sich auch wieder ändern. Und dann stehen wir wieder vor dem gleichen Problem, dass die überproportionalen Ausschläge der Jugendarbeitslosigkeit gegenüber der normalen Arbeitslosigkeit zu Buche stehen, und dass der Kanton Zürich hier ganz besonders betroffen ist. Es ist nämlich nicht so, dass der Kanton Zürich eine unterdurchschnittliche Jugendarbeitslosigkeit generiert, wenn die Konjunktur lahmt, sondern eine überdurchschnittliche. Und hier wäre aus unserer Sicht dringend erforderlich, dass der Regierungsrat in Zeiten, wo es eben gut geht, wo die Offenheit möglicherweise grösser ist als in schlechten Zeiten, das Gespräch mit der Wirtschaft sucht und konkrete Ideen gemeinsam mit der Wirtschaft entwickelt, wie Lehrabgängerinnen und Lehrabgänger die Chancen erhalten, die sie brauchen; insbesondere dann, wenn die Wirtschaft wieder nicht mehr so günstig wäre.

Es ist übrigens auch heute nicht so, dass der Übergang von Lehrabschluss in die Berufswelt problemlos verläuft. Ich habe als Ressortleiter Jugend beim Kaufmännischen Verband in den letzten drei Jahren diese Übergänge nach KV-Lehrabschluss untersucht und es waren schon Zeiten konjunktureller Entspannung. Wir mussten feststellen, dass zu Beginn der Lehrabschlussprüfungen vielleicht knapp oder vielleicht gut die Hälfte der Jugendlichen bereits eine Anschlussstelle hatten, die andern nicht. Und sehr viele waren in befristeten Verhältnissen. Es gibt also immer noch Übergangsprobleme. Es sind brüchige Übergänge für sehr viele Jugendliche. Und es würde sich lohnen, hier noch etwas zusätzliche Energie darauf zu verwenden, genau in diesem Bereich tätig zu werden.

Es gibt im Kanton Zürich rund 60'000 bis 70'000 Unternehmen. Davon sind etwa 56'000 keine Lehrbetriebe. Es gibt über 500 Unternehmen mit 50 oder mehr Personen im Kanton Zürich, die keine Lernen-

den ausbilden. Diese wären insbesondere eine Zielgruppe, die mit diesem Problem zu konfrontieren wäre – nach dem Motto: Wenn ihr schon keine Lehrlinge ausbildet, dann schaut wenigstens, euren Beitrag an die Integration der Jugend in die Arbeitswelt dort zu leisten, wo Lehrabgängerinnen und Lehrabgänger in brüchigen Übergängen ihre Chance suchen.

Die Regierung hätte die Möglichkeit, hier aktiv zu werden. Dies und nichts anderes wollen wir mit dem Zusatzbericht. Ich bitte Sie, dem zuzustimmen.

Daniel Oswald (SVP, Winterthur): Der Regierungsrat hat mit der Antwort zu den beiden Postulaten 392/2004 und 393/2004 die umfassenden Tätigkeiten der öffentlichen Hand aufgezeigt. Im Zusammenhang mit der wirtschaftlichen Entwicklung sind ja auch die Postulanten grundsätzlich mit der Antwort zufrieden. Trotzdem verlangen sie einen Zusatzbericht zum Thema «Anreize für die Beschäftigung von Lehrabgängern». Die Begründung lautet, dass bei den Betrieben das Bewusstsein, junge Leute anzustellen, zu wenig ausgeprägt sei. Das ist eine Unterstellung. Es entspricht in keiner Weise der Realität. Da ist offenbar eher der Wunsch der Vater des Gedankens. Wer sich in der Thematik auskennt, weiss, wie vielschichtig eine vernünftige Personalpolitik in einem Betrieb ist. Jeder Unternehmer ist sich voll bewusst, dass eine überalterte Belegschaft die Existenz eines Betriebes gefährdet. Im Weiteren stellt jedes Unternehmen beim entsprechenden Wachstum noch so gerne zusätzliche Arbeitskräfte ein. Denn nur mit genügender Anzahl Angestellter können Aufträge abgewickelt und somit Umsatz und Gewinn erzielt werden. Auch der überproportionale Rückgang der Jugendarbeitslosigkeit zeigt, dass die Betriebe junge Lehrabgänger anstellen. Auch der Anstieg der angebotenen Lehrstellen widerlegt die Argumente der Postulanten und zeigt, dass ein Zusatzbericht unnötig ist.

Die Vertreter des Minderheitsantrags weisen auf die Statistik der schweizerischen Arbeitskräfteerhebung hin. Diese weist per 2007 eine Erwerbslosenquote der 15- bis 24-Jährigen von 7,1 Prozent aus. Hier muss festgehalten werden, dass, wie wir ja alle wissen, erwerbslos und arbeitslos nicht das Gleiche ist. Wer also im Jahr 2007 eine Weltreise gemacht hat – und das sind unter Jugendlichen oftmals nicht wenige –, ist erwerbslos, aber er ist nicht arbeitslos. Ausserdem weist diese Statistik ebenfalls grosse regionale Unterschiede aus. Für Zürich zeigt die

Statistik per 2007 lediglich eine Erwerbslosenquote von 3,4 Prozent. Somit lässt sich auch mit diesem Argument ein Zusatzbericht nicht begründen.

Der Innovationsgeist wird auch angeführt. Gerade wenn wir den Jungen alles auf dem Silbertablett servieren, wird der Innovationsgeist untergraben und die Eigeninitiative verhindert. Auch wird die konjunkturelle Entwicklung angesprochen, die, wie wir alle wissen, nicht nur nach oben, sondern auch nach unten geht. Das ist richtig. Aber wenn Sie in der Situation sind, dass Sie in Ihrem Betrieb Arbeitsplätze abbauen müssen, müssen Sie das Gesamte anschauen. Sie müssen den Know-how-Erhalt sichern. Und – ganz wichtig auch in diesem Fall – wenn Sie vor der Entscheidung stehen, ob Sie Verheiratete mit Unterstützungspflichten entlassen sollen oder Jugendliche ohne Unterstützungspflicht und Jugendliche, die wieder grössere Chancen haben und noch flexibler reagieren können, eine andere Stelle anzunehmen, dann ist das auch Verantwortung, wenn man das Gesamte anschaut und nicht einseitig auf eine Generation fixiert ist.

Stimmen Sie dem Antrag der Kommission, die beiden Postulate abzuschreiben, zu und lehnen Sie den Minderheitsantrag ab! Besten Dank.

Hedi Strahm (SP, Winterthur): Wir haben es gehört, beide Postulate thematisierten die Schwierigkeiten von Lehrabgängerinnen und Lehrabgängern, die nach der Ausbildung keine Stelle finden. Die Antwort des Regierungsrates enthält nun eine Umschreibung vieler verschiedener Massnahmen. Diese Massnahmen sind aber zum Teil leider erst angekündigt und noch längst nicht umgesetzt. Da die Situation wegen der guten Wirtschaftslage momentan aber nicht mehr so prekär sei, sieht der Regierungsrat keinen Grund zu weiteren Massnahmen.

Es ist für junge Menschen wirklich sehr schlimm, wenn sie nach der Lehre feststellen, dass sie «nicht gebraucht werden können» im Berufsleben. Zudem glauben wohl nur Berufsoptimisten, dass die Wirtschaftslage auch in den nächsten Jahren auch nur annähernd so stabil bleibt, wie das in letzter Zeit der Fall war. Darum wäre es eben genau jetzt wichtig, dass wir vorausdenken und gute Angebote für Lehrabgängerinnen und -abgänger vorsehen. Nur so ist nämlich ein geordneter und vor allem sehr fairer Übergang für die jungen Menschen von der Lehre ins Erwerbsleben auch gesichert. Massnahmen für Lehrlinge sind wichtig. Das heisst aber noch lange nicht, dass wir dabei die jungen Schulabgängerinnen und Schulabgänger, die eben auch keine Lö-

sung finden, aus den Augen verlieren sollen. Wichtig ist es doch, dass alle jungen Menschen eine faire Chance für einen guten Start ins Berufsleben erhalten.

Dieses Postulat hat aber jetzt einmal den Fokus auf die Lehrabgängerinnen und -abgänger gerichtet. Wir sind fest der Meinung, dass gerade die Privatwirtschaft, also vor allem die grosse Mehrheit der Betriebe, die sich an der beruflichen Grundausbildung nicht beteiligt, nun wenigstens gefordert ist, die jungen Ausgelernten einzustellen. Darum fordern wir den Kanton auf, hier umgehend Anstrengungen zu unternehmen und Kooperationen aufzubauen.

Sie hören es aus dem Statement raus: Natürlich unterstützen wir den Minderheitsantrag, der endlich Anreize für die Beschäftigung von Lehrabgängerinnen und -abgängern in der Privatwirtschaft prüfen und aufzeigen soll. Ich bitte Sie, zum Wohle der Jugend, für die Jugend und natürlich darum für die ganze Gesellschaft hier ein Zeichen zu setzen, sich für die Jungen zu engagieren und diesen Zusatzbericht mitzuverlangen. Danke.

Regine Sauter (FDP, Zürich): Wir sind hier mit der Problematik konfrontiert, wie so oft, wenn wir Postulate diskutieren, dass die Zeit hier einiges erreicht hat. Wir sind nicht mehr in der gleichen Situation wie damals, als diese Postulate eingereicht wurden. Glücklicherweise, muss man sagen, befinden wir uns in einer Situation guter Konjunktur, und davon haben auch – und gerade – junge Leute mit einem beruflichen Abschluss profitiert. Das Problem bleibt aber tatsächlich bei jenen Jugendlichen, denen es nicht gelingt, nach der Schule in eine berufliche Ausbildung einzusteigen – die Kommissionspräsidentin hat das erwähnt – und hier müssen auch weiterhin Anstrengungen erfolgen. Es sind ja insbesondere die Gemeinden, die grosse Anstrengungen unternehmen, die nämlich dann auch mit dem Problem steigender Sozialhilfefälle konfrontiert sind, wenn es diesen Menschen nicht gelingt, einen Beruf zu erlernen und anschliessend für ihr Auskommen selber aufzukommen.

Es ist in diesem Sinne richtig, dass diese Postulate abgeschrieben werden. Sie müssen sich nun nicht darüber beklagen, dass man über die Jugendlichen redet, die sich nach der Lehre befinden, denn das war es ja, was diese Postulate wollten. Es braucht auch keinen Zusatzbericht. Die Situation wurde klar analysiert. Sie müssen nun nicht diese Anliegen, die Sie schon mit dem Berufsbildungsfonds verankert haben wol-

len und die – so nehmen wir mal an – auch dort nicht umgesetzt werden, nun hier einen Zusatzbericht fordern.

In diesem Sinne werden wir diesen Zusatzbericht nicht unterstützen. Hingegen werden wir uns darauf ausrichten, dass weiterhin alle Anstrengungen unternommen werden, um Jugendliche, die keinen beruflichen Anschluss finden, zu unterstützen. Einschränkungen beispielsweise bei den Motivationssemestern oder ähnlichen Massnahmen werden wir nicht unterstützen. Ich danke Ihnen.

Susanne Brunner (CVP, Zürich): Die CVP stimmt der Vorlage 4469 zu und empfiehlt Ihnen, die beiden Postulate 392/2004 und 393/2004 als erledigt abzuschreiben.

Dass gegen Jugendarbeitslosigkeit die geeigneten Massnahmen ergriffen werden müssen, ist für die CVP selbstverständlich und unbestritten. Ein erfolgreicher Einstieg in das Erwerbsleben ist eine ganz zentrale Weichenstellung, welche den weiteren Lebensverlauf wesentlich vorbestimmt. Jugendliche haben daher Anspruch auf geeignete Hilfeleistungen, wenn sie solche benötigen. Diese Hilfe soll zudem frühzeitig erfolgen, nämlich schon dann, wenn sich abzuzeichnen beginnt, dass ein junger Mensch Probleme bei der beruflichen Integration haben könnte.

Schwierigkeiten beim Einstieg ins Erwerbsleben haben heute vor allem junge Menschen ohne Lehrabschluss und mit Ausbildungsdefiziten. Hier sind gezielte Hilfemassnahmen unbedingt nötig. Die CVP begrüsst daher das vielfältige Angebot, das heute bereits besteht, und sie spricht sich für dessen Erhaltung und Ausbau aus, möglichst unter Einbezug der Privatwirtschaft. Bei der beruflichen Integration von Jugendlichen mit Lehrabschluss sieht sie dagegen, zusätzlich zu den bereits bestehenden Möglichkeiten von Praktika und so weiter, keinen Handlungsbedarf. Jugendliche mit einem Lehrabschluss können den Einstieg ins Erwerbsleben heute in aller Regel ohne grosse Probleme bewältigen. Gewiss müssen wir auf schlechtere Zeiten vorbereitet sein. Das Nötige ist hier aber bereits getan oder aufgegleist.

Einen Zusatzbericht, der die berufliche Integration von Jugendlichen mit Lehrabschluss ausleuchtet, erachtet die CVP daher nicht als erforderlich. Sie lehnt den Minderheitsantrag daher ab.

Peter Ritschard (EVP, Zürich): Ein Ergänzungsbericht bringt kaum noch viel Neues. Der Bericht der Regierung ist ja umfassend. Es gibt zwar immer noch Betriebe, denen nicht klar ist, wie wichtig aus gesamtgesellschaftlicher Verantwortung die Beschäftigung junger Menschen ist. Doch dazu sind weitere und andere Vorstösse und Initiativen notwendig.

Die EVP unterstützt die Abschreibung der Postulate grossmehrheitlich.

Martin Arnold (SVP, Oberrieden): Ich komme nicht umhin, nachdem uns von der gegenüber liegenden Seite eigentlich die reine sozialistische Lehre gepredigt wurde, noch kurz Stellung zu nehmen. Es ist halt so: Seit der Überwindung des Sozialismus wird eigentlich auf der ganzen Welt der Arbeitsmarkt bestimmen, wer wo wann eine Stelle bekommt. Da können Sie noch lange lenken wollen und Berichte verlangen, am Schluss ist es ein Markt, wo Angebot und Nachfrage bestimmen, wer einen Mitarbeiter bekommt oder wer einen Arbeitsplatz hat. Heute sind wir mit der Situation konfrontiert, dass wir einen Mangel an Fachkräften haben; wir werden dann später in einem anderen Postulätchen noch darüber diskutieren können. Dank Personenfreizügigkeit konnte diese Situation in den vergangenen Jahren entschärft werden.

Der Bericht der Regierung zeigt sehr schön auf, dass die Massnahmen, die nötig sind, erkannt und auch ergriffen wurden, und das Ganze ohne neue staatliche oder parastaatliche Intervention, Ralf Margreiter. Es ist auch so, dass Integration ein wichtiges Anliegen ist. Ich möchte Ihnen aber auch sagen, dass die Arbeitgeber hier bereits eine wichtige Rolle einnehmen. Und irgendwann ist die Grenze erreicht, wie viel Arbeit und zusätzliche Auflagen den Arbeitgebern übertragen werden können. Integration ist keine Einbahnstrasse!

Ich wiederhole: Ein Bericht wird hier nichts bewirken können. Der Arbeitsmarkt muss es schlussendlich richten. Und wenn Sie tatsächlich etwas dafür tun wollen, dann schaffen Sie optimale Rahmenbedingungen für die Wirtschaft, damit diese weiter prosperiert, damit Arbeitskräfte ihren Arbeitsplatz finden. Und das Ganze bitte ohne neue Lenkungsabgaben! Aber da werden wir uns ja am 28. September 2008 darüber unterhalten können. Besten Dank.

Regierungsrätin Rita Fuhrer: Arbeitslosigkeit kann natürlich auch heute noch jeden und jede treffen. Besonders bedenklich ist es aber, wenn junge Menschen den Übergang von der Schule in die Lehre oder dann von der Lehre in eine Anstellung nicht schaffen sollten. Da haben Schulen, Arbeitgebende, Eltern und der Staat selber sicher eine besondere Aufgabe, sind aufgerufen, alles zu tun, damit Jugendliche nach der Schule oder nach der Lehre eine Anschlusslösung, und zwar möglichst eine befriedigende, finden.

Als die Postulate vor fast vier Jahren, im Herbst 2004, eingereicht worden sind, sah es für manche Jugendliche an der Schwelle von der Schule zur Lehre und von der Lehre ins Berufsleben sehr kritisch aus. Dank guter Wirtschaftslage aber stellt sich die Situation heute deutlich besser dar. Und gegenüber den Zahlen im Bericht des Regierungsrates, die auf der Basis vom Dezember 2007 beruhen, hat sich die Situation noch einmal deutlich verbessert. Im August betrug die allgemeine Arbeitslosenquote im Kanton 2,3 Prozent, bei den 20- bis 24-jährigen jungen Erwachsenen betrug sie noch 2,6 Prozent gegenüber 3,4 Prozent im letzten Dezember, davon rund die Hälfte, ohne dass sie eine Berufsbildung hätten. Im Dezember 2003 lag diese Quote noch bei 7,2 Prozent. Sie hat sich seither demnach um fast zwei Drittel reduziert. Das zeigt mit aller Deutlichkeit, dass der Arbeitsmarkt in seiner heutigen Form sehr gut funktioniert. Erfolgreiche Absolventinnen und Absolventen einer Lehre sind begehrte Arbeitskräfte und haben heute gute Chancen auf dem Arbeitsmarkt.

Aber selbstverständlich ist es auch wichtig, für weniger gute Zeiten gewappnet zu sein. Und dem wurde mit dem geschilderten vielseitigen Ausbau gezielter Massnahmen in den letzten Jahren auch Rechnung getragen. Das Instrumentarium zur Unterstützung junger Menschen zum Eintritt in die Arbeitswelt steht bereit und wird erfolgreich eingesetzt, das können Sie im Bericht des Regierungsrates auch nachlesen.

Nun wird mit dem Minderheitsantrag ein Ergänzungsbericht darüber verlangt, wie, möglichst unter Einbezug der Sozialpartner, Anreize für die Beschäftigung von Lehrabgängerinnen und von Lehrabgängern in der Privatwirtschaft geprüft und besonders jene Betriebe in die Verantwortung einbezogen werden können, die keinen Berufsbildungsbeitrag leisten. Der Ergänzungsbericht soll zudem aufzeigen, wie sich der Regierungsrat zu diesem Thema stellt und welche Anstrengungen er hierzu unternimmt.

Dazu ist Folgendes zu sagen: Der Regierungsrat hat Ihnen ausführlich berichtet, dass das Problem eindeutig bei jenen jungen Menschen liegt, die nach der obligatorischen Schulzeit keine anerkannte weitere Schul- oder Berufsausbildung absolvieren. Im Bereich der Lehren funktioniert der Arbeitsmarkt, wie wir Ihnen dargelegt haben. Zusätzliche Massnahmen, so findet der Regierungsrat, sind deshalb nicht erforderlich. Und weil beide Vorstösse dasselbe Thema beschlagen und in beiden Fällen gleichartige Massnahmen gefragt sind, hat der Regierungsrat seine Antwort auf beide Postulate in einem Beschluss zusammengefasst. Das Problem ist erkannt. Zweckmässige Massnahmen sind eingeleitet. Wir bitten Sie deshalb, die Postulate als erledigt abzusprechen, und bedanken uns dafür. Besten Dank.

Abstimmung

Der Kantonsrat lehnt den Minderheitsantrag auf Erstellung eines Ergänzungsberichts mit 109 : 51 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) ab.

Die Postulate [392/2004](#) und [393/2004](#) werden als erledigt abgeschrieben.

Das Geschäft ist erledigt.

5. Stand der Technik bei der Reinigung von Tunnelabluft (*Reduzierte Debatte*)

Bericht und Antrag des Regierungsrates vom 19. März 2008 zum Postulat KR-Nr. 43/2006 und gleich lautender Antrag der KEVU vom 24. Juni 2008 **4488**

Ruedi Menzi (SVP, Rüti), Präsident der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt (KEVU): Die KEVU hatte hier ein Kommissionspostulat ihrer Schwesterkommission KPB (*Kommission für Planung und Bau*) zu beraten. Es wurden deshalb auch zwei Vertreter dieser Kommission, sozusagen an Stelle des Erstpostulanten, angehört. Das Postulat wurde von der KPB damals im Zusammenhang mit der Einhausung Schwamendingen eingereicht. Man kann sich nämlich wirklich fragen, ob man in Gebieten mit einer starken Luftbelastung die Luft in den Tunnels nicht besser gefiltert abgeben sollte.

Die Postulatsantwort der Regierung ist ein wenig knapp ausgefallen, hält aber die wichtigsten Punkte durchaus fest.

Erstens: Die Behandlung der Tunnelluft ist aufwändig, und die Ergebnisse der wenigen weltweit bereits bestehenden Anlagen befriedigen nicht wirklich, respektive sind aus verschiedenen, teilweise auch obskuren Gründen nicht ausgewiesen. So etwa sind trotz Bemühungen keine Angaben aus Norwegen erhältlich. Und die in Madrid mit EU-Geldern erstellte Anlage ging nie in Betrieb.

Zweitens: Die Aufbereitung der Tunnelluft ist energetisch aussergewöhnlich aufwändig und damit weder besonders ökologisch noch ökonomisch. Massnahmen direkt an der Quelle der Emissionen, mit andern Worten: an den Fahrzeugen, sind jedenfalls vorzuziehen.

Drittens: Trotzdem will die Regierung im Falle von dicht besiedelten und bereits belasteten Gebieten die Option Abluftreinigung jedes Mal auf ihre Tauglichkeit prüfen.

Besonders letzteres Versprechen scheint zentral, damit das Postulat guten Mutes abgeschrieben werden kann. Auch die Postulanten können der Abschreibung zustimmen – und nicht zuletzt, weil die beiden beteiligten Kommissionen ein grosser technischer Bericht zum Thema elektronisch zugänglich gemacht worden ist. Diejenigen, die sich darin vertieft haben, sind damit zufrieden, auch wenn darin offenbar der Biofilter vergessen worden ist.

In diesem Sinne empfehle ich Ihnen im Namen der vorberatenden Kommission die Abschreibung dieses Postulates. Danke.

Stefan Krebs (SVP, Pfäffikon): Dem Bericht und Antrag 4488 der Regierung zum KPB-Postulat 43/2006 kann sich die SVP-Fraktion anschliessen. Im Bericht wird zwar nicht im Detail auf die Thematik des Postulates der KPB, mit welchen geeigneten technischen Vorkehrungen die Luftsituation, vor allem die NO_x- und Feinstaubwerte, bei Tunnelportalen und Entlüftungskaminen verbessert werden kann, eingegangen. Dennoch vermag der relativ kurz gefasste Antrag und Bericht der Regierung, welcher auf einem sehr umfangreichen und umfassenden Detailbericht von 142 Seiten basiert, die Möglichkeiten und Probleme zu den technischen Einrichtungen eindrücklich aufzuzeigen und zu beleuchten. Der Bericht zeigt auf, dass nach heutigem Stand der Technik die Reinigung der Tunnelabluft auf verschiedene Arten möglich und machbar ist. Der Vergleich zu anderen möglichen Luftreinhaltmassnahmen im Verkehr zeigt aber auch deutlich auf, dass mit geringerem Aufwand, der notabene heute schon greift, eine viel grössere Wirkung erzielt werden kann.

Aus all diesen Gründen kann das Postulat aus Sicht der SVP als erledigt abgeschrieben werden.

Eva Torp (SP, Hedingen): Dieses Postulat verlangt, dass der Regierungsrat in einem Bericht darlegen soll, mit welchen geeigneten technischen Vorkehrungen die Luftsituation vor allem NO_x- und Feinstaubwerte bei Tunnelportalen und Entlüftungskaminen verbessert werden kann. Der vorliegende technische Bericht ist zwar ausführlich, jedoch leider sehr einseitig. Die SP wird trotzdem der Abschreibung des Postulates zustimmen.

Das Postulat entstand, wie Sie bereits gehört haben, im Zusammenhang mit der Vorlage «Einhausung Schwamendingen», aber auch mit Vorstössen bezüglich Üetlibergtunnel und mit der Debatte um den Verkehrsrichtplan. Es hat sich gezeigt, dass die Schweiz, obwohl tunnelreich, sich dieses wichtigen Themas bisher nicht gross angenommen hat. Auch dieser Bericht bringt uns leider kaum weiter. Er konzentriert sich vorwiegend auf Absauganlagen mit oder ohne Partikelfilter, obwohl diese bekanntlich Stromfresser sind und damit selbstverständlich nicht empfehlenswert. Andere Lüftungsanlagen wurden

kaum angeschaut, zum Beispiel elektrostatische, mechanische, biologische und solche mit Absorptionsfiltern oder Oberflächenfiltern, obwohl solche im EU-Raum bereits in Betrieb sind.

Im Bericht wird auf die vier Belastungskategorien der Astra hingewiesen, unter anderem auf eine für die Städte, die uns natürlich im Zusammenhang mit der Einhausung Schwamendingen sehr interessiert hätte. Diese Werte wurden uns aber trotz mehrmaligem Nachfragen bis heute vorenthalten. Grundsätzlich finden wir auch, dass es sich der Regierungsrat sehr einfach macht, wenn er ziemlich einseitig auf die zunehmende bessere technische Ausrüstung der Motorfahrzeuge verweist. Immerhin scheint der Regierungsrat erkannt zu haben, dass Partikelfilter bei einem stark befahrenen städtischen Strassentunnel prüfenswert seien, in dessen Umgebung die Immissionsgrenzwerte deutlich überschritten werden und viele Anwohnerinnen und Anwohner betroffen sind. Dies werden wir genauestens verfolgen und wir werden das Thema Luftemissionen bei Tunnelportalen und Entlüftungskaminen im Auge behalten, besonders natürlich, was in Schwamendingen und bei anderen Überdeckungen läuft. Wenn nötig, werden wir weitere Vorstösse dazu einreichen.

Carmen Walker (FDP, Zürich): Die FDP nimmt den Bericht zur Kenntnis und ist auch für Abschreibung des Postulates. Uns ist bewusst, dass gerade im Zusammenhang mit vielen neuen Tunnelbauwerken und Überdeckungen – ich kann hier als Beispiel die Neueröffnung des Üetlibergtunnels nennen, aber auch die Einhausung Schwamendingen, den Gubristtunnel, politische Diskussionen auch in der Stadt Zürich über den Waidhaldetunnel oder den Hirzeltunnel. In all diesen Projekten und Ideen zusammenhängend stellt sich immer wieder die Frage, ob die Abluft tatsächlich so gereinigt werden kann, dass eine bessere Lösung erzielt wird. In diesem Sinne ist die Diskussion durchaus von hohem politischem Interesse.

Wir nehmen erfreut zur Kenntnis, dass es tatsächlich möglich ist, mit Partikelfiltern die Luft zu reinigen. Wir nehmen auch zur Kenntnis, dass dies eine teurere Lösung ist, dass es mehr Elektrizität braucht. Doch wir glauben, dass es insgesamt eine nachhaltigere Lösung gibt, wenn man diese Instrumente auch entsprechend nutzt. Wir gehen aber auch davon aus, dass der Stand der Technik nicht nur bei den Ablüftungsanlagen, sondern auch bei den Fahrzeugen selber, also bei der Fahrzeugtechnik, sich weiter entwickeln wird, und insgesamt eine

bessere Luftqualität erreicht wird. Und in diesem Sinne, Eva Torp, ist der Bericht halt eine Momentaufnahme des heutigen Zustandes und auch des heutigen Wissens.

Wir sind uns bewusst, dass wir damit eine grössere Kostenmassnahme auslösen, sind aber bereit, gerade in dicht besiedeltem Gebiet hier die entsprechenden Massnahmen in die Wege zu leiten. Und ich appelliere hier natürlich insbesondere an die linke Ratsseite, dass wir hier an guten Verkehrslösungen zusammenarbeiten können, an Tunnellösungen. Sie sind geeignet, einen nachhaltigen Beitrag für die verkehrsgeplagte Bevölkerung zu leisten, aber auch für die Umwelt.

In diesem Sinne sind wir für die Abschreibung des Postulates.

Maria Rohweder (Grüne, Uetikon a.S.): Bei den Worten Luftverbesserung, Partikel- und Gasfilter hüpf das Herz aller grünen Politikerinnen und Politiker. Da würde man am liebsten das gesamte Strassennetz einhausen und die Abgase filtern.

Doch, wie oft im Leben, haben gerade die verlockendsten Dinge einen Pferdefuss. In diesem Fall ist es der Energieverbrauch von um die zwei Gigawattstunden pro Jahr und Anlage, allein um die Luft aus einem Tunnel abzusaugen. Wenn die Luft zusätzlich gereinigt werden soll, erhöht sich der Elektrizitätsbedarf auf etwa das Doppelte. Die Energiemenge von zwei Gigawattstunden entspricht dem jährlichen Stromverbrauch von 500 bis 600 Stadtzürcher Haushalten. Oder mit derselben Menge könnte ich mit einer hellen Lampe 100'000 Jahre lang jeden Abend vier Stunden lesen.

Angesichts des sehr hohen Stromverbrauchs drängen sich offensichtlich andere Massnahmen auf; da gehen wir Grüne mit dem Regierungsrat einig. Am wirkungsvollsten ist – das ist nichts Neues – die Reduktion der Emissionen an der Quelle: Filter für Dieselfahrzeuge, Förderung von Fahrzeugen mit Erd- und Kompogasantrieb, Hybridfahrzeuge und so weiter.

Zusätzlich setze ich auf ein anderes bewährtes Mittel: Ich benütze öffentliche Verkehrsmittel, nehme das Velo oder laufe wieder mal ein Stück zu Fuss. Das ist nicht nur für die Anwohner der Tunnelportale und für die Moore rund um Abluftkamine am gesündesten, sondern ich tue auch noch etwas für meine Gesundheit. Und die benötige ich dringend, wenn ich die 100'000 Jahre Lesevergnügen voll ausnützen möchte.

Ich gehe davon aus – und das haben wir schon gehört –, dass der Regierungsrat auf technische Innovationen setzt. Und ich gehe auch davon aus, dass er sich nicht nur für Massnahmen an der Quelle einsetzt, sondern auch für die Reduktion der Anzahl Abgasquellen. In diesem Sinn stimmt die Grüne Fraktion der Abschreibung des Postulates zu.

Willy Germann (CVP, Winterthur): Das Postulat kann abgeschrieben werden, denn der Regierungsrat bleibt am Ball. Bei den meisten Hochleistungsstrassen kickt aber auch der Bund mit, denken Sie an die NFA. Die CVP ist durchaus für bessere Tunnelentlüftungen. Wir sehen aber das Problem des enormen Strombedarfs bei solchen wirksamen Entlüftungen. Die CVP ist aber dagegen, dass Tunnelentlüftungen zum Alibi oder zur Beruhigungsspiel werden. Das wäre dann der Fall, wenn Autofahrende das Gefühl bekämen, sie würden sich ökologisch verhalten, wenn sie möglichst oft durch Tunnels fahren. Dann würden die Abgase ihrer Autos ja gereinigt. Konsequenter wäre dann die folgende Forderung: Legt möglichst viele Strassen unter den Boden, dann können wir mehr Abgase reinigen! Nur, auch mit 100 oder 1000 Tunnels unter Zürcher Boden vermindern Sie den CO₂-Ausstoss um kein Gramm.

Die Regierung beschwört Abgasreinigung an der Quelle, also Abgasreinigung an den Fahrzeugen. Das ist tatsächlich nötig, wir unterstützen das. Doch auch dies kann zum Alibi werden. Wichtiger wäre nämlich, das Verkehrsaufkommen beim motorisierten Individualverkehr zu reduzieren mit einem ganzen Paket an Massnahmen, zu reduzieren, wo dies möglich ist. Denn die sauberste Autofahrt ist jene, die nicht stattfindet. Tatsächlich könnten viele Fahrten vermieden oder substituiert werden, zum Beispiel beim explodierenden Freizeitverkehr oder beim Berufspendlerverkehr, kaum aber beim Gewerbeverkehr. Also, nötig wäre Ursachenbekämpfung statt blosser Symptombekämpfung mit energiefressenden Entlüftungsanlagen.

Ratspräsidentin Regula Thalmann: Ich habe zu Beginn des Traktandums gesagt, dass wir reduzierte Debatte beschlossen haben. Alle diejenigen, die sich noch gemeldet haben ausser den Fraktionssprechern haben wir nun gelöscht (*Heiterkeit*).

Thomas Maier (GLP, Dübendorf): Der Bericht zu diesem Postulat zeigt in erster Linie und vor allem einmal eines auf: Der MIV verschmutzt die Luft massiv, was ja in diesem Sinne auch nicht eine wahnsinnig neue Erkenntnis ist. Sehr absurd wäre es, die Kosten einer allfälligen Tunnelabluftreinigung auf die Allgemeinheit abzuwälzen. Wenn schon, dann muss diese Reinigung aus dem Strassenfonds bezahlt werden. Alles andere würde ganz klar dem Verursacherprinzip widersprechen und wäre für uns inakzeptabel. Allenfalls könnte mit einer Erhöhung der Motorfahrzeugsteuer für stark verschmutzende Fahrzeuge eine solche Anlage finanziert werden. Darum geht es aber für die Grünliberalen nur sekundär.

Primär muss das Problem an der Wurzel gepackt werden und es muss dafür gesorgt werden, dass erstens weniger MIV unterwegs ist und zweitens derjenige, der noch unterwegs ist, möglichst wenig schlechte Luft hinten rauslässt. Eine Reinigung kommt, wenn überhaupt, aus Kosteneffizienzgründen nur dort in Frage, wo die Luft an einem Standort bereits massiv vorbelastet ist. Viel günstiger ist es, wie gesagt, beim Ausstoss der Fahrzeuge anzusetzen. Dafür kann eine Motorfahrzeugsteuer einen Beitrag leisten; aber nur, wenn diese die Umwelt stark belastende Autos und Lastwagen massiv höher belastet – also ein Malus – als weniger belastende Fahrzeuge. Auf keinen Fall wollen die Grünliberalen Tunnels bauen, um sie als Luftreinigungsanlagen zu verkaufen.

In diesem Sinne sind wir für Abschreibung des Postulates.

Peter Reinhard (EVP, Kloten): Grundsätzlich gilt es festzuhalten, dass in Tunnels gleich viel Emissionen produziert werden, wie wenn Sie oberhalb fahren; ich glaube, das wurde mehrfach gesagt und ist auch unbestritten. Entsprechend gilt es, die Massnahmen, die man ergreifen will, auch zu beurteilen, und zwar zu beurteilen: Wo fallen nun die Portale an? Dort, wo es dicht besiedelte Gebiete sind, sind wir der Meinung, dass es sich rechtfertigt, dass besondere Massnahmen ergriffen werden. Dort aber, wo wir irgendwo im grünen Bereiche sind, rechtfertigt sich das nicht, und zwar, weil der Energiebedarf viel zu gross und die Kosten-Nutzen-Effizienz viel zu tief ist. Selbstverständlich unterstützen wir auch, dass die Bekämpfung der Emissionen an der Quelle betrieben wird. In diesem Sinne wäre es sinnvoll und richtig, wenn der Bund entsprechende Massnahmen ergreift. Das müssen nicht Verbote sein, das können auch Lenkungsmassnahmen sein.

In diesem Sinne stimmen wir der Vorlage und der Abschreibung des Postulates zu.

Ratspräsidentin Regula Thalmann: Die vorberatende Kommission schlägt die Abschreibung des Postulates vor. Ein anderer Antrag wurde nicht gestellt. Somit ist das Verfahren beendet, das Postulat ist abgeschrieben.

Das Geschäft ist erledigt.

Erklärung der Grünen Fraktion und der AL zum Projekt «Sicherheit im Sport»

Esther Guyer (Grüne, Zürich): Heute publiziert der Tages-Anzeiger die Eckwerte des Projektes «Sicherheit im Sport», und dieses Projekt ist brisant! Dieses Projekt, getragen von der Konferenz der kantonalen Justiz- und Polizeidirektoren, KKJPD, der SBB und von privaten Sicherheitsdienstleistern, wirft viele Fragen auf. Grundsätzlich ist es ja zu begrüßen, dass gegen Gewalt und Hooliganismus an Sportveranstaltungen vorgegangen wird und Konzepte entwickelt werden. Doch die vorgesehenen Massnahmen sind massive Eingriffe in die Grundrechte der Sportbegeisterten. Selbst wenn alle Besucher von Sportveranstaltungen gewaltbereit wären, liesse sich diese Verletzung der grundlegenden Freiheitsrechte einer offenen Gesellschaft nicht rechtfertigen. Umso schlimmer also, wenn eine grosse Mehrheit friedlicher Sportbegeisterter – wie Sie und ich vielleicht – wie potenzielle Hooligans behandelt werden.

Was genau ist vorgesehen? Die Liste der Massnahmen des Projektes «Sicherheit im Sport» übertrifft selbst Orwellsche Horrervorstellungen, zumal das Konzept weit über das Stadion hinaus greift. Es geht um Videoüberwachung und biometrisches Erfassen der Stadionbesucher, Videoüberwachung und biometrisches Erfassen der Reisenden mit den SBB zu den Sportanlässen. Es geht um freien Austausch der Daten zwischen Stadionbetreibern, Polizei, SBB und privaten Sicherheitsfirmen, Wegweisung von Alkoholisierten durch Privatpolizisten, die man dazu dann mit immer mehr Rechten ausrüstet natürlich, Aussprechen von Stadionverboten, wogegen es kein rechtliches Gehör

gibt, Sammeln von Daten und Alkoholverbot rund ums Stadion; das trifft dann die Gastwirte hart.

Es wäre naiv zu glauben, dass so das Problem der Gewalt in den Griff zu kriegen ist. Das Einzige, was erreicht wird, ist eine Verletzung der Persönlichkeitsrechte von vielen Leuten. Hooliganismus bekämpft man nicht durch Preisgabe elementarer Freiheitsrechte, sondern durch die Arbeit vor Ort, namentlich in Clubs, durch gezielte Fan- und Sozialarbeit und durch Integrationsmassnahmen.

Wir fordern den Justizdirektor (*Regierungspräsident Markus Notter*) auf, im Rahmen der KKJPD nochmals über die Bücher zu gehen. Ich danke Ihnen.

Erklärung der SP-Fraktion zu den Strompreiserhöhungen

Marcel Burlet (SP, Regensdorf): Ja, unsere Fraktionserklärung ist nicht so lang. Ich verlese Ihnen eine Fraktionserklärung der Sozialdemokratischen Fraktion: Keine Tricks mit den Netzgebühren beim Strom! Stopp der Gewinnmaximierung beim Strompreis!

Die SP-Kantonsratsfraktion protestiert gegen die angekündigten massiven Strompreiserhöhungen. Sie stellen für die Konsumentinnen und Konsumenten, aber auch für Dienstleistung, Industrie und Gewerbe eine nicht tragbare Einschränkung der Kaufkraft und des Wirtschaftsstandortes dar. 90 Prozent dieser Preisaufschläge gehen direkt an die drei grossen Verbundwerke, die in der Schweiz neue Atomkraftwerke planen. Die Elektrizitätstarife sowie die Nutzungspreise werden von der Elektrizitätskommission Elkom überwacht.

Wir fordern die Elkom deshalb entschieden auf, auf die bisher eingegangenen Beschwerden sofort zu reagieren und die Preissteigerung rückgängig zu machen. Die SP fordert insofern auch, dass die Zusammensetzung des Verwaltungsrates der Swissgrid kritisch zu hinterfragen ist. Darin Einsitz haben die Chefs der grössten Energieunternehmen wie BKW (*Bernische Kraftwerke*), Axpo, EOS (*Energie Ouest Suisse*). Die notwendige Unabhängigkeit ist somit nicht gegeben. Auch unser Energiedirektor Markus Kägi sollte sich für weniger Filz in der Swissgrid stark machen und nicht einfach in der Sonntagspresse beschwichtigen, wie es gestern passiert ist.

Die höheren Strompreise bringen den Eigentümern der Elektrizitätswerke, also auch dem Kanton Zürich, höhere Gewinne. Das ist eine versteckte Steuererhöhung für alle Einwohnerinnen und Einwohner

des Kantons Zürich. Die SP-Kantonsratsfraktion moniert: Wiederum trifft es die Falschen, nämlich die untersten und unteren Einkommenschichten am meisten. Die Liberalisierung des Strommarktes ist gescheitert.

Anmeldung für den Gesellschaftlichen Anlass

Ratspräsidentin Regula Thalmann: Noch etwas in eigener Sache: Einige Kantonsrätinnen und Kantonsräte haben sich für den Gesellschaftlichen Anlass noch nicht an- beziehungsweise abgemeldet. Ich bitte Sie, das möglichst rasch zu tun, um den Parlamentsdiensten die Organisation zu erleichtern.

Nach der Pause wird die erste Vizepräsidentin (*Esther Hildebrand*) das Zepter übernehmen, da ich an den Ausstich des Knabenschiessens gehen darf. Ich hoffe, dass dann eine Frau das Zepter als Königin übernehmen kann.

6. Unterstützungsleistungen durch den Kanton für die Einrichtung von Tempo-30-Zonen in den Gemeinden

Postulat von Priska Seiler (SP, Kloten) vom 28. August 2006

KR-Nr. [233/2006](#), RRB-Nr 1837/20. Dezember 2006 (Stellungnahme)

Das Postulat hat folgenden Wortlaut:

Der Regierungsrat wird eingeladen, in einem Bericht aufzuzeigen, welche Unterstützungsleistungen der Kanton den Gemeinden anbieten kann, um die Einrichtung von Tempo-30-Zonen in den Gemeinden zu fördern.

Begründung:

Eine Studie der ETH Zürich, welche die Auswirkungen von Zonensignalisationen (Tempo 30) in Wohngebieten auf die Verkehrssicherheit untersucht hat, kommt zum Schluss, dass die Einrichtung von Tempo-30-Zonen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit zweckmässig ist. Die Untersuchungen belegen, dass Tempo-30-Zonen nicht nur die Lebensqualität in den Wohngebieten verbessern, sondern auch grosse finanzielle Einsparungen ermöglichen.

So sind unter dem Titel IV. Folgerungen und Empfehlungen die nachstehenden Sätze zu lesen: «Im Durchschnitt ereignet sich pro unter-

suchte Zone in drei Jahren ein Unfall weniger und es verunfallen im gleichen Zeitraum 0,5 Personen weniger. Bei mittleren Kostenansätzen für einen Unfall von 37'000 Franken (1998) und einem Verunfallten von 80'000 Franken (1998) werden bereits innerhalb von drei Jahren die Aufwendungen zur Einrichtung einer Tempo-30-Zone durch das reduzierte Unfallgeschehen mehr als ausgeglichen.»

Es ist also durchaus auch in finanzieller Hinsicht im Interesse der Steuerzahlenden des Kantons Zürich, dass in allen dafür geeigneten Wohnquartieren und Dorfzentren Tempo-30-Zonen eingerichtet werden.

In den Empfehlungen steht als Punkt I denn auch:

«Die Einrichtung von Tempo-30-Zonen in städtischen und ländlichen Wohngebieten ist zur Erhöhung der Verkehrssicherheit zweckmässig. Eine rasche Weiterverbreitung dieser Massnahme ist zu fördern. Dies kann durch entsprechende Anreize geschehen.»

Mögliche Anreize könnten zum Beispiel Hilfestellungen und Unterstützung bei der Durchführung der Vorabklärungen (Gutachten) und den Nachkontrollen darstellen. Denkbar wäre auch, dass der Kanton die Gemeinden begrüsst und gezielt über mögliche Tempo-30-Zonen auf ihrem Gemeindegebiet informiert.

Der *Regierungsrat* nimmt auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion wie folgt Stellung:

Mit der Teilrevision der eidgenössischen Signalisationsverordnung vom 1. Januar 2002 (SSV, SR 741.21) wurde die Einrichtung von Zonen mit Tempo-Beschränkungen (Langsamfahrzonen) neu geregelt. Die Einzelheiten sind in der Verordnung des Eidgenössischen Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen vom 28. September 2001 (SR 741.213.3) festgelegt. Somit sind die gesetzlichen Grundlagen zum Thema Tempo-30-Zonen weitgehend gegeben. Bei der Anordnung von flankierenden Massnahmen, die sicherstellen sollen, dass tatsächlich langsamer gefahren wird, räumt der Gesetzgeber einen gewissen Ermessensspielraum ein.

Die Verkehrstechnische Abteilung der Kantonspolizei prüft die Gutachten über Tempo-30-Zonen im Sinne vom § 19 der kantonalen Signalisationsverordnung vom 21. November 2001 (LS 741.2) und erstellt zuhanden der Gemeinden Stellungnahmen mit verbindlichen

Vorentscheiden über die erforderlichen Verkehrsanordnungen. Voran geht in der Regel eine Beratung der Gemeinden durch die Mitarbeitenden der Kantonspolizei. Diese hat zum Ziel, die mit der Revision der SSV angestrebte vereinfachte Einrichtung der Zonen und eine einheitliche Praxis im Kanton zu erreichen.

Im Kanton Zürich sind derzeit rund 350 Tempo-30-Zonen rechtskräftig eingerichtet. Die in den Zonen verwirklichten Massnahmen werden durch die Kantonspolizei jeweils spätestens nach einem Jahr auf ihre Wirkung überprüft (Verkehrssicherheit und Geschwindigkeitsverhalten). Sind die angestrebten Ziele nicht erreicht worden, werden in Zusammenarbeit mit den Gemeinden zusätzliche Massnahmen ergriffen.

Bereits 2004 hat die Kantonspolizei einen Erfahrungsbericht über die Einrichtung von Langsamfahrzonen erstellt und Empfehlungen für deren einfachere Einführung und die Verbesserung der Verkehrssicherheit abgefasst (VTA Bulletin Nr. 1/2004). Diese Unterlagen wurden den Gemeindevertretern anlässlich der Sicherheits- und Polizeivorstände-Konferenzen 2005 abgegeben und anlässlich von Veranstaltungen in den Bezirken vorgestellt und erläutert.

Somit bietet der Kanton bereits heute die geforderte Hilfestellung und Unterstützung bei der Durchführung der Vorabklärungen für Tempo-30-Zonen sowie bei den Nachkontrollen. Damit ist das Anliegen des Postulats grösstenteils erfüllt. Zu weit ginge es hingegen, wenn der Kanton ohne Gesuch eine Gemeinde gezielt über mögliche Tempo-30-Zonen auf ihrem Gemeindegebiet informieren würde. Die systematische Suche nach möglichen Tempo-30-Zonen in den Gemeinden kann nicht Aufgabe des Kantons sein, zumal solche Massnahmen grundsätzlich nur auf Nebenstrassen (vgl. Art. 2a Abs. 5 SSV) und damit in der Regel auf kommunalen Strassen zulässig sind. Die Initiative für Tempo-30-Massnahmen muss – entsprechend der Aufgabenteilung zwischen Kanton und Gemeinden im Sinne von Art. 97 Abs. 1 der Kantonsverfassung vom 27. Februar 2005 (KV, LS 101) – vielmehr von der Gemeinde kommen. Für allfällige finanzielle Anreize fehlen sowohl die Rechtsgrundlage wie auch die finanziellen Mittel. Aus diesen Gründen beantragt der Regierungsrat dem Kantonsrat, das Postulat KR-Nr. [233/2006](#) nicht zu überweisen.

Priska Seiler (SP, Kloten): Im Sommer 1998 wurde von der ETH eine breite Untersuchung in 30 ausgewählten Tempo-30-Zonen aus der ganzen Schweiz angelegt, die nicht nur städtische, sondern auch länd-

liche Gebiete einbezog. Es wurden dabei nur Zonen berücksichtigt, bei welchen eine lückenlose Vorher-Nachher-Analyse gemacht werden konnte. Damit hatte man auch gleich den ersten Stadt-Land-Vergleich zu diesem Thema. Die Ergebnisse sind frappant! In den Städten ereigneten sich in den 19 Tempo-30-Zonen 15 Prozent, auf dem Land sogar 45 Prozent weniger Unfälle. Zudem nahm auch die Schwere der einzelnen Unfälle ab. Ebenso verringerten sich Velo- und Mofaunfälle. Die Empfehlungen, die aus dieser Studie abgeleitet werden, sind denn auch eindeutig – ich zitiere: «Die Einrichtung von Tempo-30-Zonen in städtischen und ländlichen Wohngebieten ist zur Verkehrssicherheit zweckmässig. Eine rasche Weiterverbreitung dieser Massnahme ist zu fördern. Dies kann auch durch entsprechende Anreize geschehen.»

Bei diesem klaren Ergebnis dürfen wir uns im Kanton Zürich nun nicht auf diesen rund 350 Tempo-30-Zonen im ganzen Kantonsgebiet ausruhen. Offenbar gibt es immer noch Gemeinden, die – sag ich mal – gewisse Berührungsängste mit Tempo-30-Zonen haben, obwohl die Bevölkerung eine solche begrüßen würde. Es wird daher auch von der ETH empfohlen, Anreize für eine rasche Weiterverbreitung zu schaffen.

In der Antwort des Regierungsrates vermisste ich nun ein paar zündende Ideen, wie solche Anreize aussehen könnten. Es trifft wohl zu, dass den Gemeinden, die vorwärts machen wollen mit Tempo-30-Zonen, Hilfe bei deren Realisierung und Nachbetreuung angeboten wird. Es wird aber anscheinend nicht als nötig empfunden, auch skeptischere Gemeinden für Tempo 30 zu gewinnen. Das ist schade und sollte meiner Meinung nach unbedingt an die Hand genommen werden. Der Kanton sollte offensiv für Tempo 30 werben und für die allzu bedächtigen Gemeinden die Hemmschwelle verringern. Von vielen Gemeinden hört man dann auch den Vorwurf, dass der ganze Verfahrensablauf immer noch sehr bürokratisch und aufwändig sei. Ich bin sicher, dass der Kanton auch hier noch weitere Optimierungen und Vereinfachungen vornehmen könnte. Leider gibt es dazu keine Hinweise in der regierungsrätlichen Antwort.

Ebenfalls habe ich vernommen, dass die Kantonspolizei gar nicht über genügend Manpower verfüge, welche die vorgeschriebenen Nachkontrollen innert nützlicher Frist durchführen könnte. Da wäre also auch Handlungsbedarf. Meistens scheitern Tempo-30-Zonen denn auch am Geld – wie so alles –, da die geforderten baulichen Massnahmen oft sehr teuer sind. Mit der Teilrevision der Signalisationsverordnung

wurden die notwendigen flankierenden Massnahmen zwar einfach, die Kosten sind dennoch immer noch hoch. Gemeinden, die trotzdem vorwärts machen mit Tempo 30, sollten honoriert werden, indem ein Teil der Kosten für die flankierenden Massnahmen vom Kanton übernommen werden könnten; vielleicht zweckgebunden aus dem Bussenkässeli oder so. Da gibt es ja einige Vorschläge, was man mit diesem Geld so machen könnte. Nein, Spass beiseite, aber hier könnte man sicher auf alle Fälle noch weiterdenken.

Tempo-30-Zonen in Quartieren sind eine Bereicherung für die Lebensqualität der Anwohnerinnen und Anwohner und bringen punkto Sicherheit enorm viel. Zudem ist der volkswirtschaftliche Nutzen dank niedrigerer Unfallkosten ebenfalls gegeben.

Bitte unterstützen Sie deshalb mein Postulat, damit der Regierungsrat noch etwas kreativer punkto Förderung von Tempo-30-Zonen werden kann. Danke.

Gaston Guex (FDP, Zumikon): Persönlich bin ich der Meinung, dass das Postulat offene Türen einrennt. Meine Erfahrungen aus unserer Gemeinde bestätigen, dass der Kanton schon heute die geforderte Hilfestellung und Unterstützung im Zusammenhang mit Tempo-30-Zonen bei Vorabklärungen wie auch insbesondere bei Nachkontrollen gewährt. Die Zusammenarbeit mit den Spezialisten der Kantonspolizei ist sehr gut. Sie unterstützen die Gemeinden ganz im Sinne der Votanten. Im Gegenteil: Ich habe als Gemeindevertreter manchmal den Eindruck, dass wir es sehr begrüßen würden oder könnten, wenn der Kanton den Gemeinden mehr Autonomie in dieser Sache einräumen würde. Da übt er seine kantonale Hoheit oft zu extensiv aus. Die im Vorstoss zitierte einheitliche Praxis im Kanton würde damit noch lange nicht tangiert.

Die Antwort des Regierungsrates betreffend finanzieller Unterstützung teilen wir. Tempo-30-Zonen sind Gemeindeangelegenheit und sollen demnach auch von den Gemeinden finanziert werden.

Die FDP-Fraktion beantragt Ihnen, das Postulat nicht zu überweisen. Danke.

Willy Germann (CVP, Winterthur): Ich kann mich weitgehend dem Vorredner anschliessen. Die CVP ist für Tempo-30-Zonen und

zugleich für das Subsidiaritätsprinzip. Deshalb lehnen wir das Postulat ab.

Wir wollen also möglichst viele Tempo-30-Zonen in Wohnquartieren, auch vielleicht zeitlich befristetes Tempo 30 vor Schulhäusern, wie es offenbar in Uster bereits erfolgreich erprobt wurde. Wir wollen solche Zonen aber nicht von oben verordnet, verordnet unter dem schönen Titel «Unterstützungsleistung». Unterstützung hiesse nämlich vor allem «Wer zahlt, befiehlt». Tempo-30-Zonen müssen von der Quartierbevölkerung gewünscht und befürwortet werden. Nur so wird dann auch die Tempolimite von der Quartierbevölkerung selber eingehalten. Nur so können Rattenschwänze von Rekursen vermieden werden.

Schon bisher unterstützte der Kanton die Einrichtung von Tempo-30-Zonen sehr wohlwollend, vor allem seit Beginn dieser Legislatur sehr, sehr wohlwollend! Unterstützungsleistungen des Kantons sind zu erwarten, wenn Gemeinden darum bitten. Modellhaft ist zum Beispiel Winterthur. Dort hat die Strategie namens «Von unten nach oben» mehr Erfolg gezeitigt als in Städten, die mit übereilten schnellen Anordnungen operiert haben.

Kurz: Das Subsidiaritätsprinzip spielt. Die Gemeindeautonomie braucht in dieser Sache keine Krücken.

Luzius Rüegg (SVP, Zürich): Fachberatung von den Verkehrsexperten der Kantonspolizei gibt es jetzt schon. Das genügt. Das Volk hat die Tempo-30-Initiative im Jahr 2001 klar abgelehnt. Dennoch grassiert das Tempo-30-Fieber in den rot-grünen Köpfen. In einigen Gemeinden herrscht sogar schiere Willkür, genannt Tempo-30-Zonen, Begegnungszonen, Koexistenzonen, Fussgängerfurten, Kernfahrbahnen und so weiter und so weiter. Der Wildwuchs von Markierungen in den Städten und Gemeinden Zürichs hat es mittlerweile auf 60 verschiedene Zeichen, so genannte Mehrfachsignalracks, Signalpollern und andern Signalen gebracht. In den genannten Zonen wissen die Verkehrsteilnehmer nicht mehr, welche Regeln einzuhalten sind. Und nun soll der Kanton diese Blumentopf- und Schilderwaldslalomfahrten auch noch finanziell unterstützen!

Die Postulantin schreibt, in den Tempo-30-Zonen verbessere sich die Lebensqualität. Doch das Gegenteil ist der Fall: Durch die Slalomfahrten, die ein Kreuzen verhindern, entsteht ein Stop-and-go-Verkehr, der mehr Lärm erzeugt, mehr Kraftstoff verbraucht und somit auch mehr

CO₂ ausstösst. Was will nun die Postulantin eigentlich? Ganz deutlich zeigt sich diese negative Entwicklung in Adliswil. Dort haben wiederholt ÖV-Busse und Privatautos die kritisierten Hindernisse in den Tempo-30-Zonen gerammt. Die Verkehrssicherheit wird in Zweifel gezogen.

Entsprechend einem gesunden Menschenverstand ist dieses Postulat abzulehnen.

Martin Geilinger (Grüne, Winterthur): Tempo-30-Zonen erhöhen die Lebensqualität in Quartieren, das ist unbestritten; eine ganze Reihe Vorteile wurde genannt. Im Kanton Zürich, vor allem in den Städten, ist schon einiges umgesetzt worden – auch dank kantonalen Vorabklärungen und Nachbetreuungen. So wurde im 2004 der Erfahrungsbericht publiziert. Dieser Bericht ist inzwischen aber doch bereits vier Jahre alt, so dass es sicher Sinn macht, da nochmals genauer hinzuschauen.

Selbstverständlich müssen und sollen auch weiterhin die Gemeinden die Tempo-30-Zonen beantragen und realisieren. Der Kanton kann und soll aber eine aktivere Rolle spielen als bisher und die Gemeinden stärker unterstützen und motivieren. Dies nicht zuletzt auch darum, weil weniger Unfälle zur Senkung der Gesundheitskosten führen. Und daran muss auch der Kanton ein Interesse haben. Eine finanzielle Unterstützung macht Sinn aus Sicht des Kantons und der Gemeinden. Denn wenn eine Gemeinde Tempo-30-Massnahmen anpackt, bedeutet das für sie erhebliche Investitionen für bauliche Massnahmen. Tempo-30-Tafeln allein genügen bekanntlich nicht.

Zu Willy Germann: Tempoüberschreitungen macht nicht die Mehrheit des Quartiers, sondern das ist eine kleine Minderheit. Und diese kleine Minderheit ist eben nicht einsichtig. Das zeigt die ganze Erfahrung: Da braucht es eben diese baulichen Massnahmen und die Kosten. Ich denke, da wäre eine Unterstützung seitens des Kantons sehr sinnvoll. Wir wollen keinen zahnlosen Papiertiger mit diesem Postulat, kein «Brichtli» für die Schublade, das wir dann in drei Jahren diskutieren können. Der Regierungsrat soll aufzeigen, wo welche Rechtsgrundlagen geschaffen werden müssen, welche finanziellen Mittel nötig sind und mit welchen übrigen Massnahmen – es geht ja nicht nur um finanzielle –, zum Beispiel im Bereich der Kommunikation, die Realisierung von Tempo-30-Zonen gefördert werden könnte.

Wir fordern den Regierungsrat auf, die Einrichtung von Tempo-30-Zonen aktiver zu fördern. Und das darf er durchaus auch tun, bevor sämtliche Fristen ausgereizt sind. In diesem Sinn wird die Mehrheit der Grünen Ja zum Postulat sagen.

Lisette Müller (EVP, Knonau): Es gibt mindestens drei einschlägige Gründe, warum Tempo-30-Zonen prüfenswert sind. Der Kanton wird eingeladen, Massnahmen zu bezeichnen, wie er die Gemeinden unterstützen kann. Dieses Postulat fragt nicht nach Geld direkt. Die drei Gründe sind: Sicherheit, Kosten und Umwelt. Eine Tempo-30-Zone verlangsamt den Verkehr. Damit reduziert sie die Unfallgefahren. Und wenn trotzdem Unfälle passieren, dann richten diese weniger grossen Schaden an, Verletzungen sind weniger gravierend. Genau damit lassen sich immense Kosten sparen und unendlich viel persönliches Leid vermeiden. Das langsamere Tempo braucht zudem weniger Treibstoff, und damit sparen wir Energie. Und wir reduzieren den CO₂-Ausstoss.

Neben alledem ist auch erwiesen, dass ein niedriges Fahrtempo für Fussgänger, für ältere Leute, für spielende Kinder und die Anwohnerschaft viel angenehmer ist. Tempo 30 bringt eine markante Verbesserung der Lebensqualität. Der motorisierte Verkehr ist zu kanalisieren, wie dies auf den Autobahnen und den Überlandstrassen geschieht. In Siedlungsgebieten jedoch, wo Menschen wohnen und leben, zur Schule gehen und spazieren, hier sollen die Zu-Fuss-Gehenden maximalen Schutz erhalten. Strassenraum ist auch Lebensraum. Tempo-30-Zonen können zu kleinen Oasen werden. Eine gemischte Strassennutzung ist überall da möglich, wo Rücksicht genommen wird. Sie lässt sich bei niedrigerem Tempo besser realisieren. Der Kanton kann mit solchen Massnahmen ohne viele Kosten den Gemeinden helfen, die örtliche Attraktivität zu steigern und die Verkehrssicherheit zu erhöhen.

Die EVP wird das Postulat überweisen. Wir bitten Sie, dasselbe zu tun. Danke.

Thomas Maier (GLP, Dübendorf): Unwidersprochen sind Tempo-30-Zonen am richtigen Ort sehr sinnvoll. Ich muss hier nicht noch einmal auf die enormen Vorteile von Tempo 30 eingehen: Unfallstatistiken, Lärm-, Abgasstatistik und so weiter. Quartiere und Gemeinden wünschen sich Tempo-30-Zonen, wenn auch in vielen Fällen vor allem vor dem eigenen Garten und nicht bei den andern. In vielen Gemeinden

werden und wurden in den vergangenen Jahren viele solche Zonen eingerichtet.

Leider können heute Tempo-30-Zonen nicht mehr so einfach – vor allem in baulicher Hinsicht – realisiert werden wie noch vor einigen Jahren. Genau hier sehen wir Grünliberalen einen Ansatzpunkt für den Kanton. Es kann doch nicht sein, dass überall, wo Tempo-30-Zonen realisiert werden wollen, die Baukosten fast ins Astronomische steigen, nur weil da noch eine Rabatte, dort noch ein Pfosten und hier noch eine Verengung staatlich vorgeschrieben werden, weil man Angst hat, dass Tempo 30 nicht eingehalten wird. Hier ist einerseits Eigenverantwortung der Verkehrsteilnehmer gefragt und andererseits, wie in vielen andern Bereichen des Staates ebenfalls, ist, statt Geldmittel auszuschütten und sonst teure Massnahmen zu ergreifen, schlicht und einfach eine Vereinfachung und Entschlackung der geltenden Vorschriften und Regelungen notwendig. Dies bezieht sich zum Beispiel auch auf zum Teil haarsträubende Argumente gegen Tempo-30-Zonen in Bezug auf die Durchleitung von Buslinien.

In diesem Sinne unterstützen wir dieses Postulat und bitten Sie, ein Gleiches zu tun.

Hans Heinrich Rath (SVP, Pfäffikon): Wir haben wieder ein gutes Beispiel, dass etwas, das gut auf Gemeindeebene funktioniert, zusätzlich eine Aufgabe des Kantons werden soll. Es ist nicht nötig! In Pfäffikon, der Gemeinde, wo ich tätig bin, haben wir seit einigen Jahren flächendeckend 30-er-Zone. Das hat sich bewährt, ich will da nicht Vorteile und Nachteile der 30-er-Zone nennen. Pfäffikon hat das an der Gemeindeversammlung genehmigt: Einführung flächendeckend der 30-er Zone. Das ist der Weg! Die direktdemokratische Mitwirkung in den Gemeinden und Städten kann da aktiv werden und eine solche Zone realisieren; entweder quartierbezogen oder flächendeckend. Überlassen Sie das den Gemeinden! Es entspricht einer sinnvollen Aufgabenteilung.

Laufend diskutieren wir über eine bessere Aufgabenteilung zwischen Bund, Kanton und Gemeinden. Und laufend wollen wir Aufgaben, die heute eigentlich gut zugeteilt sind, gut zugeschrieben sind, wieder auf mehrere Ebenen verteilen. Es geht Ihnen nur darum, dass der Kanton den Gemeinden dreinreden kann. Aber es liegt in der Autonomie der Gemeinden, die 30-er-Zonen zu realisieren oder eben nicht. Und dann ist es halt zu akzeptieren, wenn eine Gemeindeversammlung oder eine

Urnenabstimmung Ja oder Nein sagt zu Tempo-30-Zonen. Wir haben in der Praxis erlebt, dass uns die verkehrstechnische Abteilung der Kantonspolizei eine gute Unterstützung gibt, und das ist genügend und ausreichend. Und mehr ist nicht nötig.

In dem Sinn ist ein Bericht des Regierungsrates nicht nötig.

Regierungsrätin Rita Fuhrer: Das Postulat ist tatsächlich grösstenteils erfüllt, bietet doch der Kanton – und in diesem Fall ist es die Kantonspolizei – bereits heute weitgehend die geforderte Hilfeleistung, die von den Postulanten geforderte Hilfestellung und Unterstützung bei der Durchführung der Vorabklärungen für Tempo-30-Zonen sowie auch bei den Nachkontrollen. Die Kantonspolizei hat 2004 einen Erfahrungsbericht über die Einrichtung von Langsamfahrzonen erstellt und Empfehlungen für deren einfachere Einführung und die Verbesserung der Verkehrssicherheit abgefasst. Diese Unterlagen wurden den Gemeindevertretern an der Konferenz der Sicherheits- und Polizeivorstände 2005 schon abgegeben und anlässlich von Veranstaltungen in den Bezirken besonders erläutert und vorgestellt.

Gegen die nun weitergehende Förderung der Gemeinden, gezielt zu möglichen Tempo-30-Zonen auf ihrem Gemeindegebiet hinzuführen und deren Umsetzung durch finanzielle Anreize sicherzustellen, spricht schon die gesetzlich verankerte Aufgabenteilung zwischen Kanton und Gemeinden. Dem Kanton fehlen die Rechtsgrundlagen, aber er mag auch die vermehrten personellen und finanziellen Mittel nicht einsetzen, um diesem Postulat nachzukommen. Hier sind die Gemeinden verantwortlich. Zu den Tempo-30-Zonen existieren zahlreiche Arbeitshilfen und genügend Umsetzungsbeispiele – man muss sie nur beachten – und die Gemeinden können ohne Weiteres darauf zurückgreifen. Ich verweise auch zum Beispiel auf die Publikation des Astra «Innerorts Verkehrsberuhigung» auf der Internetseite www.begegnungszonen.ch und auf die Seite www.fussverkehr.ch.

Der Regierungsrat beantragt Ihnen aus diesen Gründen, das Postulat nicht zu überweisen. Ich bedanke mich – sicher auch im Namen der Verkehrspolizei – dafür. Besten Dank.

Abstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 87 : 57 Stimmen (bei 1 Enthaltung), das Postulat nicht zu überweisen.

Das Geschäft ist erledigt.

7. Behebung des Kapazitätsengpasses der S-Bahn beim Bahnhof Stadelhofen

Postulat von Thomas Maier (GLP, Dübendorf), Gerhard Fischer (EVP, Bäretswil) und Thomas Weibel (GLP, Horgen) vom 2. Oktober 2006

KR-Nr. [279/2006](#), RRB-Nr. 34/10. Januar 2007 (Stellungnahme)

Ratsvizepräsidentin Esther Hildebrand: Der Erstunterzeichner hat die Motion an der Sitzung von 3. März 2008 in ein Postulat umgewandelt.

Das Postulat hat folgenden Wortlaut:

Der Regierungsrat wird eingeladen, Konzepte für die Behebung des Kapazitätsengpasses der S-Bahn beim Bahnhof Stadelhofen aufzuzeigen, einen Kreditantrag vorzulegen und dessen Umsetzung so rasch wie möglich in Angriff zu nehmen. Insbesondere ist der Bau eines vierten Gleises im Bahnhof Stadelhofen in Kombination mit einem zweiten, einspurigen Riesbachtunnel zu prüfen.

Begründung:

Auf den Fahrplanwechsel im Dezember 2006 hin werden verschiedene Verbesserungen im S-Bahn-Verkehr eingeführt und damit die Erfolgsgeschichte der Zürcher S-Bahn fortgeschrieben. Unter anderem wird mit der S 15 eine komplett neue Linie geschaffen, welche das Zürcher Oberland direkt im 15-Minuten-Takt an den Zürcher HB anschliessen wird. Intensive Bemühungen, diese neue S 15 in Dübendorf halten zu lassen, verliefen leider ohne Erfolg.

Für nahe an Zürich gelegene Agglomerationsgemeinden besteht somit die Gefahr, zwischen Stuhl und Bank zu fallen. Um einer weiteren, grobflächigen Zersiedelung der Landschaft entgegenzuwirken, werden Verbesserungen (mehr Verbindungen) im S-Bahn-Verkehr für zürichnahe Agglomerationsgemeinden wohl unumgänglich. Dübendorf ist hier nur ein Beispiel zur Illustration des Problems.

Einem weiteren Ausbau der S-Bahn-Verbindungen in Richtung Winterthur und Zürcher Oberland (Uster, Wetzikon) steht unter anderem eine auch von Fachleuten bestätigte Kapazitätsgrenze auf der Strecke Stettbach–Stadelhofen–Zürich HB im Weg. In der Tat ist diese Strecke heute so intensiv genutzt, dass bereits kleinste Störungen im Betrieb oder minimale Verspätungen einzelner S-Bahnen in Stosszeiten zu massiven Verspätungen und Verschiebungen im gesamten S-Bahn-Verkehr führen. Verschiedene kleinere Verspätungen und Störungen zeigen dies wöchentlich für Reisende der S 12, S9, S3, S6 oder S 5.

Es bestehen unter anderem folgende konkrete Probleme:

- Die Züge von Stadelhofen kommend in Richtung rechtes Seeufer müssen im Tunnel immer die Gegenspurspur der Züge von Stettbach nach Stadelhofen auf gleicher Höhe kreuzen, was die Kapazität der ganzen S-Bahn enorm einschränkt. Das Nadelöhr Stadelhofen ist daher auch kapazitätsbestimmend für das ganze S-Bahn-Netz.
- Zur Komplettierung der vollwertigen Doppelspurstrecke Stadelhofen–Tiefenbrunnen fehlt der so genannte zweite Riesbachtunnel (neuer, einspuriger Tunnel). Dieser Tunnel wurde aus der seinerzeitigen S-Bahn-Vorlage von 1981 aus Spargründen (ca. 50 Mio. Franken) gestrichen.
- Wünschbar wären vier Gleise im Bahnhof Stadelhofen (wie in Zürich HB Museumstrasse).

Es ist anscheinend eine Tatsache, dass auf den erwähnten Strecken kein zusätzlicher Verkehr mehr möglich ist. Es fehlt Platz «zwischen»

bestehenden S-Bahnen, Anschlüsse können nicht mehr in genügender Qualität eines Taktfahrplanes garantiert werden und die Züge bestehen bereits heute in Stosszeiten aus maximal möglichen drei Kompositionen.

Offenbar hatte man bei der Planung und Realisierung der S-Bahn in den 80er- und 90er-Jahren nie an einen solchen Erfolg gedacht und zum Beispiel im Bahnhof Stadelhofen lediglich drei Gleise realisiert, obwohl im unterirdischen Bahnhof Zürich HB Museumstrasse vier Gleise vorhanden sind und sämtliche Linien, die diese Strecke befahren, sowohl im Hauptbahnhof wie auch in Stadelhofen halten.

Auch in Zukunft ist gemäss Siedlungs- und Verkehrsentwicklungsprognosen mit einer grossen Zunahme der Pendlerströme von und nach sowie um Zürich zu rechnen. Es kann nicht das Ziel des Kantons Zürich sein, diese auf den Strassen abzuwickeln. Aus diesem Grund wird ja auch die Glattalbahn und der Durchgangsbahnhof Löwenstrasse realisiert. Der massive Engpass in Richtung Zürich Oberland, Winterthur und rechtes Seeufer bleibt aber weiterhin bestehen – eine weitere Verdichtung des Fahrplans scheint ohne bauliche Massnahmen unmöglich zu sein.

Der Bund ist sich offensichtlich dieser Probleme ebenfalls bewusst. So haben die eidgenössischen Räte erst kürzlich eine Aufstockung des Infrastrukturfonds für Agglomerationen von 3 Mrd. Franken beschlossen. Dieses Geld soll sinnvoll in den ÖV fliessen und nur bedingt in den Bau von neuen Strasseninfrastrukturen.

Aus diesen Gründen muss dringend mit der Planung und Realisierung zur Behebung dieses Engpasses begonnen werden. Mögliche Lösungen könnten aus folgenden Massnahmen bestehen:

1. Bau eines zweiten, einspurigen Riesbachtunnels aus Gleis 3 heraus mit Unter- oder Überquerung des Zürichbergtunnels (kreuzungsfrei), damit die Kapazität vergrössert werden kann.
2. Bau eines vierten Perrongleises entweder auf gleicher Höhe wie die heutigen Gleise 1–3 oder einen Stock tiefer auf Niveau Personenpassage (direkt hinter der Rückwand der Läden und des WCs) mit direkter Einstiegsmöglichkeit in die Züge auf Höhe Passage.

Zu Punkt 2 ist festzuhalten, dass dies nur sinnvoll erscheint zusammen mit der Realisierung eines zweiten Riesbachtunnels. Bei der Lösung mit einem tiefer gelegten Gleis wäre ein zweiter Riesbachtunnel sehr gut anschliessbar.

Der *Regierungsrat* nimmt auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion wie folgt Stellung:

Der Bahnhof Stadelhofen besteht heute aus einer Anlage mit drei Gleisen. Richtung Westen führt der zweigleisige Hirschengraben-tunnel zum Hauptbahnhof. Nach Osten verzweigt sich das System zum zweigleisigen Zürichberg-tunnel in Richtung Stettbach sowie zum eingleisigen Riesbach-tunnel in Richtung Tiefenbrunnen. Die Bahnanlagen wurden in den 1980er-Jahren zu einem grossen Teil neu erstellt.

Ab Dezember 2006 werden in den Hauptverkehrszeiten neun S-Bahn-Linien im Halbstundentakt sowie einzelne Zusatzzüge über Stadelhofen geführt. Betriebssimulationen im Zusammenhang mit künftigen S-Bahn-Ausbauten haben gezeigt, dass die bestehende Infrastruktur genügt, um auch mittelfristig eine zusätzliche beschleunigte Linie vom rechten Ufer auch in den Hauptverkehrszeiten aufnehmen zu können.

Der grosse Nachfragezuwachs seit dem Start der S-Bahn im Jahr 1990 führt allerdings dazu, dass die S-Bahn-Linien im Furttal (S 6), im Limmattal (S 3 und S 12), am rechten Seeufer (S 7), im Unterland (S 5) und auf der Strecke Zürich–Effretikon (S 3) bzw. Zürich–Winterthur (S 12) in den Hauptverkehrszeiten an ihre Kapazitätsgrenzen stossen. Die stetig steigende Nachfrage bewirkt zudem längere Fahrgastwechselzeiten an den Haltepunkten, womit sich die Verspätungsanfälligkeit der Züge zusätzlich verschärft. Dadurch ist die Zuverlässigkeit des eng vernetzten öffentlichen Verkehrssystems des Zürcher Verkehrsverbundes (ZVV) gefährdet.

Die prognostizierte Siedlungs- und Verkehrsentwicklung lässt eine weitere starke Zunahme der Pendlerströme nach Zürich erwarten. Entsprechend den Zielen des Gesamtverkehrskonzepts soll der öffentliche Verkehr in Zukunft die Hälfte des Verkehrswachstums übernehmen. Darauf beruhend rechnet der ZVV in den Grundsätzen über die Entwicklung von Angebot und Tarif im öffentlichen Personenverkehr bis 2012 mit einer zusätzlichen Nachfrage im gesamten öffentlichen Verkehr von 20% (Basis 2004; Vorlage 4335). Wird sich diese Entwicklung fortsetzen, ist bis in 20 Jahren allein bei der S-Bahn eine Nachfragesteigerung von gegen 80% zu erwarten. Auf Grund dieser Entwicklungen muss für die S-Bahn ein entsprechendes Angebot bereitgestellt werden.

Die vorgeschlagenen zusätzlichen Gleisanlagen in Stadelhofen einschliesslich des Baus eines zweiten Riesbachtunnels könnten zwar in einem gewissen Umfang mithelfen, die Fahrplanstabilität allgemein zu verbessern. Eine optimale Nutzung des vorgeschlagenen viergleisigen Bahnhofes würde aber voraussetzen, dass die Leistungsverbesserung möglichst gleichmässig auf beide Achsen (rechtes Seeufer und Zürichbergtunnel) verteilt würde. Schon heute werden aber in den Hauptverkehrszeiten in Richtung Zürichbergtunnel doppelt so viele Linien wie in Richtung rechtes Seeufer geführt. Deshalb kann allein von einem zusätzlichen Perrongleis und einem zweiten Riesbachtunnel keine wesentliche Leistungserhöhung erwartet werden. Die erweiterten Gleisanlagen würden auch die Machbarkeit des geforderten zusätzlichen Haltes der neuen S 15 in Dübendorf nicht nennenswert verbessern. Das vorgegebene Taktgefüge im Glattal und die den Fahrplan bestimmenden Einspurstrecken im Knonaueramt lassen für einen zusätzlichen Halt der S 15 kaum Gestaltungsspielraum.

Ein viertes Gleis beim Bahnhof Stadelhofen müsste aus Platzgründen unterirdisch angelegt werden. Zusammen mit dem Bau eines zweiten, daran anschliessenden einspurigen Riesbachtunnels würden gemäss einer Grobschätzung der SBB Kosten von rund 350 Mio. Franken entstehen. Sehr aufwendig wäre insbesondere der Bau der Anschlüsse des zusätzlichen Gleises an die bestehenden Tunnels. Der Bahnbetrieb müsste während der Bauarbeiten aufrechterhalten werden. Dies würde die Bauarbeiten erschweren und das Projekt unverhältnismässig verteuern.

Aus all diesen Gründen wurde auf eine detaillierte Studie für einen Ausbau von Stadelhofen verzichtet. Die Lösung der Kapazitätsprobleme im Raum Zürich wird vielmehr über eine alternative Achse vorangetrieben. Zur langfristigen Entspannung der Situation wird die neue Durchmesserlinie gebaut (Vorlage 3817a). Die Eröffnung ist für 2013 bzw. 2015 geplant. Die Durchmesserlinie erlaubt im Zusammenhang mit ergänzenden Ausbauten im Rahmen der 4. Teilergänzungen und durch eine teilweise Neukonzeption der S-Bahn die notwendigen Angebotsverdichtungen in den Korridoren Furttal, Limmattal sowie Richtung Effretikon und Winterthur. Mit Ausnahme der angestrebten Verdichtung am rechten Seeufer, welche die noch verbleibende Kapazität von Stadelhofen beanspruchen kann, können die Kapazitätsengpässe durch die zweite Durchmesserlinie aufgehoben werden. Mit dieser Lösung kann ein im Verhältnis zum Nutzen sehr teurer Ausbau des

Bahnhofs Stadelhofen sowie des anschliessenden Riesbachtunnels vermieden werden.

Der Regierungsrat beantragt dem Kantonsrat daher, die Motion (*neu: Postulat*) KR-Nr. [279/2006](#) nicht zu überweisen.

Thomas Maier (GLP, Dübendorf): Dieser Vorstoss hat trotz heute erstmaliger Behandlung im Kantonsrat schon eine längere Geschichte hinter sich. Ursprünglich eingereicht haben wir diesen Vorstoss als Motion, heute ist er ein Postulat. Warum dem so ist und warum es immer noch topaktuell ist, darauf möchte ich in meinem Votum kurz eingehen und ausserdem die Frage beantworten, was wir überhaupt mit diesem Vorstoss erreichen wollen.

Kennen Sie das instabile Gleichgewicht aus der Physik? Es ergibt sich zum Beispiel, wenn Sie eine Kugel auf den obersten Punkt einer Halbkugel legen. Ein kleiner Hauch genügt und die Kugel rollt hinunter. Politisch sprechen wir hier mal öfters von einer Gratwanderung. Genau so verhält es sich mit dem S-Bahn-Verkehr auf der Strecke Stadelhofen–Hauptbahnhof–Hardbrücke. Auf dieser Strecke braucht es heute nur kleinste Ereignisse, um grössere Störungen auszulösen, respektive den Zugsverkehr aus dem instabilen Gleichgewicht zu bringen. Beispiele gab es letzte Woche zuhauf. Eine einzelne Störung am Nadelöhr Stadelhofen–Hardbrücke führt oft zu massiven Verspätungen im ganzen Kanton Zürich, und betroffen sind Nutzer von fast allen S-Bahnlinien. Im Stadelhofen fahren nacheinander vom Zürichseeufer und von Stettbach im Minutentakt Züge Richtung Hauptbahnhof ein. Zum Teil müssen diese auf Gleis 2 halten und blockieren damit ausfahrende Züge in die andere Richtung. Zum Glück haben wir so intelligente und gute Fahrplanplaner, so dass im Normalfall alles perfekt läuft.

Das zentrale Ziel dieses Vorstosses besteht darin, den Regierungsrat einzuladen, Konzepte für die Behebung dieses Engpasses der S-Bahn beim Bahnhof Stadelhofen aufzuzeigen. Wir wollten ursprünglich auch gleich das Vorlegen eines Kreditantrages und die rasche Umsetzung fordern. Die verstrichene Zeit zwischen 2006 und 2008, fast zwei Jahre, hat aber für einmal im positiven Sinn aufgezeigt, dass für einen konkreten Kreditantrag die verschiedenen Optionen in einem seriösen vertieften Bericht zuerst einmal aufzuzeigen sind. Insbesondere ist der Bau eines vierten Gleises am Bahnhof Stadelhofen in Kombination mit einem zweiten einspurigen Riesbachtunnel zu prü-

fen. Weiter ist wohl ebenfalls die Strecke bis zur Hardbrücke ein Thema. Aus diesem Grund haben wir es heute mit einem Postulat zu tun.

Wir erachten dieses Anliegen immer noch als sehr aktuell und sehr dringend. Die neusten Zahlen von 2008 zur Entwicklung des ZVV und allgemein zur Zunahme der Mobilität bestätigen dies. Wollen wir dem Ziel, möglichst 100 Prozent der Verkehrszunahme über den öffentlichen Verkehr abwickeln zu können, möglichst nahe kommen, spielt auch der Ausbau beim Bahnhof Stadelhofen eine zentrale Rolle. In der Vorbereitung zu diesem Vorstoss bin ich davon ausgegangen, dass ein zweiter, sehr teurer Tunnel notwendig wird, also ein zweiter Tunnel Stettbach–Stadelhofen. Dies scheint aber nicht notwendig, denn die Ursache der Probleme beim Stadelhofen ist klar bei den drei statt vier Gleisen – wie im Hauptbahnhof – zu suchen sowie bei der Kreuzung der Ein- und Ausfahrten Richtung See und Stettbach.

Auf den Fahrplanwechsel im Dezember 2006 wurden zudem weitere Verbesserungen im S-Bahnverkehr eingeführt. Unter anderem wurde eine S15 eingeführt, eine neue Linie geschaffen, die das Zürcher Oberland direkt im 15-Minuten-Takt an den Hauptbahnhof anschliesst. Nahe bei Zürich gelegene Agglomerationsgemeinden wurden noch nicht an den 15-Minuten-Takt angeschlossen, auch mit der Begründung, dass eben die Kapazitätsgrenze auf der Strecke Stadelhofen–Hauptbahnhof–Hardbrücke erreicht sei.

Es bestehen unter andern konkret folgende Probleme: Die Züge Stadelhofen–Rechtes Seeufer müssen im Tunnel die Gegenspür der Züge von Stettbach auf gleicher Höhe kreuzen, was die Gesamtkapazität massiv einschränkt. Es fehlt, wie gesagt, der zweite Riesbachtunnel. Dieser Tunnel war übrigens in der ursprünglichen Vorlage von 1981 enthalten und wurde dann aus Spargründen gestrichen. Er wäre damals für zirka 50 Millionen Franken zu haben gewesen. Wünschbar wären also vier Gleise im Bahnhof Stadelhofen. Es fehlt also Platz zwischen bestehenden S-Bahnen. Anschlüsse können nicht mehr in genügender Qualität eines Taktfahrplans garantiert werden. Und längere Züge sind auch nicht möglich, weil die meisten Züge in den Stosszeiten heute mit Dreierkompositionen unterwegs sind. Offenbar ist man in den Achtziger- und Neunzigerjahren davon ausgegangen, dass man nie einen so grossen Erfolg feiern kann im ZVV, und hat daher von vier auf drei Gleise reduziert im Stadelhofen, obwohl im Hauptbahnhof vier Gleise vorhanden sind.

Auch in Zukunft ist gemäss Siedlungs- und Verkehrsentwicklungsprognose leider mit einer weiteren Zunahme der Pendlerströme von und nach Zürich zu rechnen. Es kann also nicht im Sinn des Kantons sein, diese auf den Strassen abzuwickeln. Aus diesen Gründen werden ja auch die Glattalbahn oder der Durchgangsbahnhof Löwenstrasse realisiert. Der massive Engpass in Richtung Zürcher Oberland, Winterthur und Rechtes Seeufer bleibt aber weiterhin bestehen.

Aus diesen Gründen wünschen wir mit unserem Postulat dringend eine Analyse zur Klärung der Ursachen der Probleme. Weiter wollen wir Möglichkeiten aufzeigen, wie mit der Planung und Realisierung zur Behebung dieses Engpasses beigetragen werden kann. Ideen für mögliche einfache Lösungen haben wir in Hülle und Fülle, wie ich bereits geschildert habe. Sicher erwähnenswert ist hier noch ein kleines Detail zum vierten Perrongleis: Das kann entweder auf gleicher Höhe wie die heutigen Gleise realisiert werden oder auch einen Stock tiefer, auf der heutigen Personenpassage, direkt hinter der Rückwand der heutigen Läden mit direkter Einstiegsmöglichkeit in die Züge. Dies erscheint sinnvoll im Zusammenhang mit der Realisierung eines zweiten Riesbachtunnels.

Die Probleme beschränken sich aber – hier noch einmal leider – nicht nur auf den Bahnhof Stadelhofen. Da ist es wohl notwendig und wünschenswert, den Hauptbahnhof und weiter bis Ausfahrt Richtung Hardbrücke in diese vertiefte Analyse miteinzubeziehen. Mit diesem Postulat wollen wir dies explizit offen lassen. Damit ist in diesem Bericht eine offene Fassung möglich.

Etwas Wichtiges möchte ich zum Schluss noch festhalten: Es geht in diesem Vorstoss keinesfalls darum, andere Projekte, egal ob in der Phase der Planung oder Realisierung, wie den Ausbau der Strecke nach Winterthur oder die Durchmesserlinie, zu konkurrenzieren. Im Gegenteil: Im Sinne einer weitblickenden Planung sollen früh genug mögliche Massnahmen aufgezeichnet werden.

In diesem Sinne möchte ich Sie dringend bitten, diesen pragmatischen Ansatz in Form eines Postulates zu unterstützen. Dankeschön.

Martin Mossdorf (FDP, Bülach): Sie haben das lange Referat heute von Thomas Maier gehört. Ich werde immer etwas hellhörig, wenn man zu einem Postulat so lange sprechen muss, um uns zu verstehen zu geben, was eigentlich gemeint ist.

Das Zürcher Oberland soll also nach dem Willen der Postulanten mit einem 15-Minuten-Takt beschenkt werden. Schön für das Oberland! Die Erfolgsgeschichte der S-Bahn seit 1990 ist beispielhaft und in ganz Europa einzigartig. Auf engstem Raum wurde in kurzer Zeit ein Verkehrsnetz mit einer sehr hohen Kapazität aufgebaut. Die steigende Nachfrage stösst aber langsam an ihre Grenzen. Die Zuverlässigkeit während der Hauptverkehrszeiten ist langsam gefährdet. In der Tat ist heute eine Kapazitätsgrenze im Bahnhof Stadelhofen festzustellen. Die Verspätung haben vor allem auf den Linien 12, 9, 3, 6 und 5 markant zugenommen. Wünschbar wäre also eine Verbesserung, zum Beispiel, wie es der Postulant verlangt, eine Erweiterung der Gleisanlagen, analog dem Bahnhof Löwenstrasse. Eine mögliche Lösung wäre auch der Bau eines zweiten Riesbachtunnels, verbunden mit dem Bau eines vierten Perrongleises. Der grosse Nachfragezuwachs steigt, die Kapazitätsgrenzen sind bald erreicht. Das zur heutigen Situation.

Nun, wir haben von der Regierung eine klare Antwort bekommen: Es gibt keine wesentliche Verbesserungen, wenn wir diesen Riesbachtunnel und Optimierung der Gleisanlagen ausnützen wollen. Es bringt uns nichts! Eine optimale Nutzung wäre überhaupt nicht sinnvoll. Lediglich würde es eine bessere Fahrplanstabilität bringen. Schon heute sind in Richtung Zürichbergtunnel doppelt so viele Linien wie in Richtung Rechtes Zürichseeufer. Sie sehen allein dadurch, wie kompliziert die Sache geworden ist, und vor allem, wie eng es geworden ist. Eine Erweiterung würde zudem auch in Dübendorf keine Verbesserung bringen, das hat Thomas Maier auch festgestellt, da die S15 hier schon einiges aufgenommen hat.

Aber auch die Kosten mit 350 Millionen Franken sind doch recht erheblich. Dabei sind nicht einmal die Aufwendungen für die betrieblichen Erschwernisse während der Bauzeit miteingerechnet. Die Lösung kann also nicht im Ausbau einer neuen Tunnelröhre liegen. Mit dem Bau der neuen Durchmesserlinie, die bekanntlich 2013 eröffnet wird, so hoffen wir sehr, kann jedoch eine gewisse Entspannung erreicht werden. Mit dieser Lösung müssen wir uns zwar etwas gedulden, aber im Endeffekt bringt es den gewünschten Erfolg und ist zudem kostengünstiger und zeitlich überschaubar.

Im Übrigen waren wir uns alle bewusst hier, dass durch die Siedlungs- und Verkehrsentwicklung im ganzen Kanton eine starke Zunahme der Pendlerströme nach Zürich zu erwarten ist. Deshalb haben wir auch dem ehrgeizigen Ziel zugestimmt, nämlich, dass der öffentliche Ver-

kehr die Hälfte des Verkehrswachstums übernehmen soll. Ein hartes Stück Arbeit liegt hier noch vor uns. Ein Irrtum wäre es allerdings, zu glauben, dass dort, wo der 15-Minuten-Takt eingeführt wurde, der motorisierte Individualverkehr abnehmen würde – siehe Limmattal! Ein Umsteigen auf den ÖV hat eben auch noch andere Kriterien zu erfüllen.

Ich bedanke mich sehr für den ausführlichen Bericht des Regierungsrates. Die FDP wird der Überweisung nicht zustimmen.

Robert Brunner (Grüne, Steinmaur): Wir unterstützen diesen Vorstoss in Form eines Postulates. Lieber Martin Mossdorf, das Problem im Stadelhofen liegt darin, dass sich einfahrende und ausfahrende Züge kreuzen. Das ist das Thema hier. Und wenn wir sehen, es ist absehbar, dass die Frequenzen auf dem S-Bahn-Netz in den nächsten Jahren massiv steigen, insbesondere auch mit dem Vollausbau, der geplant ist und jetzt umgesetzt wird. Es ist eigentlich absehbar, dass wir im Stadelhofen ein Nadelöhr haben werden. Ich bin kein Bahnexperte, ob jetzt das vierte Gleis die Lösung ist, ob eine andere Lösung besser ist, ob es überhaupt ein Thema ist. Ich denke, das müssen die Verkehrsexperten dann beurteilen. Aber wenn man heute sieht, wenn man das Problem wahrnimmt – bis es dann realisiert wird, geht es doch zwanzig Jahre! Also ist es doch schlauer, wenn wir das heute sauber abklären, wie das herauskommen wird. Darum macht dieses Postulat zum heutigen Zeitpunkt Sinn. Danke.

Willy Germann (CVP, Winterthur): Die CVP würde eine Motion ablehnen. Das Postulat unterstützen wir halbherzig, allerdings mit sehr kritischen Bemerkungen.

Im Vorstoss ist bloss die Rede vom Engpass Stadelhofen. Der Engpass besteht aber im ganzen System zwischen Altstetten und dem Riesbachtunnel. Diese Achse ist am Limit und hat nach der vierten und fünften Teilergänzung überhaupt keinen Spielraum mehr für zusätzliche Züge. Fehlende Kapazitäten – da gebe ich den Vorrednern Recht – heisst immer auch grössere Pannenanfälligkeit; aber eben: im ganzen System! Wenn man nun bloss ein Teilstück dieses Systems verbessert, bringt dies fast nichts. Für enorme Investitionen – ich habe mich erkundigt, es wären 400 Millionen Franken, bei der UG-Lösung wären es noch bedeutend mehr – könnten höchstens ein bis zwei Züge mehr

pro Tag durch den Bahnhof Stadelhofen geschleust werden. Denn der Engpass Hauptbahnhof – der ist auch ein Engpass! –, Museumsstrasse und Hardbrücke würde nach wie vor bestehen.

Die Alternative heisst – das wurde auch bereits schon gesagt: Vorerst Entlastung durch die Durchmesserlinie. Es gäbe dann vielleicht nach Winterthur plötzlich neue S-Bahn-Möglichkeiten; einige sind ja bereits schon aufgelistet. Aber auch diese Entlastung funktioniert nur optimal – das wurde jetzt schon öfters ausgeführt –, wenn die Engpässe Oerlikon und Flughafen–Winterthur behoben werden. Der Bund ist da gefordert. Das Postulat könnte indirekt dem Regierungsrat etwas Rückhalt geben gegenüber dem Bund.

Lorenz Habicher (SVP, Zürich): Die S-Bahn Zürich, der ZVV wird Opfer seines Erfolges und – wenn ich hier drinnen die Voten der linken und grünen Seite höre – auch kurzfristig denkender Politiker. Dass sich die CVP da nicht ausgrenzen kann, ist klar. Sie muss sich anschliessen, weil sie sich Mehrheiten erhofft. Dass Kapazitätsengpässe auf dem S-Bahn-Netz bestehen, ist unbestritten. Vordringlich sind jedoch die Durchmesserlinie und die Sicherung der Finanzierung dieses Vorhabens. Wünschbar wäre es, schreiben die Motionäre, und sie spielen mit dem Feuer. Denn der Wünsche gibt es viele. Für die Finanzierbarkeit gibt es Grenzen, und wir sollten keine weiteren falschen Signale nach Bundesbern senden. Der verfügbare Investitionsfranken muss dort eingesetzt werden, wo er am meisten Wirkung erzielt. Und das ist definitiv nicht am Bahnhof Stadelhofen. Dieses Postulat zeigt also auch auf, dass der öffentliche Verkehr, das S-Bahn-System, an seine Grenzen stösst. Und es zeigt auch auf, dass es ein Miteinander braucht von ÖV und MIV, also von Schiene und Strasse. Und ich werde jetzt an das Votum von Marcel Burlet von heute Morgen erinnert, wo er gesagt hat «Wir brauchen keine Strassen mehr, es klappt ja alles ohne das. Wir wollen nicht mehr». Genau dann haben Sie diese Probleme und genau dann lösen Sie auch mit einem zweiten Tunnel und mit einem vierten Perron diese Probleme nicht mehr. Sie werden sehen, wir haben in nächster Zeit gröbere Probleme im öffentlichen Verkehr, was die Pünktlichkeit des Systems angeht und die Kapazität. Und mit einer punktuellen Lösung und einem Wurf in Folge eines Berichts zu einem Postulat werden wir diese nicht lösen. Wir werden auch die Finanzierbarkeit entsprechend nicht lösen.

Wenn Robert Brunner abklären möchte, wie er es schon beim Zimmerbergunnel unbedingt machen wollte, dann erwarte ich natürlich nur noch den Vorstoss für einen Richtplaneintrag. Der müsste dann natürlich auch kommen. Man muss all diese Vorhaben ja irgendwo auch festschreiben. Und dann frage ich mich: Wo waren Sie bei der Richtplandebatte, wenn das so vordringlich wäre?

Also die SVP-Fraktion wird dieses Postulat ablehnen und ich bitte Sie, es gleichzutun.

Sabine Ziegler (SP, Zürich): Hier spricht die Leitstelle der SBB! Ich wohne ja bekanntlich am Stadelhofen. Und seit 1997 darf ich jeden Tag den Zugverkehr beobachten und habe auch akustisch mitbekommen, wenn die Züge nicht kommen, wenn es Verspätungen gibt oder wenn man wirklich zu Fuss gehen muss. Von dem her habe ich also eine gewisse Interessensbindung mit diesem Postulat. Aber das soll nicht heissen, dass die SP nicht auch objektiv dieses Postulat geprüft hat.

Wenn wir das prüfen, dann müssen wir zeitlich ein bisschen zurückschauen auf 1980. Als die S-Bahn-Vorlage vors Volk kam, hätten wir einen Ausbau des Riesbachtunnels und des vierten Gleises gehabt. Aber was haben wir dann gemacht? Wir haben mit 50 Millionen Franken gedacht, wir müssten ein bisschen sparen. Also haben wir gespart, und die S-Bahn wurde, wie sie heute ist, ausgebaut. Und was ist passiert mit der S-Bahn? Sie wurde zum Superrenner für den Kanton Zürich, zur wichtigen wirtschaftlichen Triebfeder. Und hauptsächlich wird alljährlich immer wieder, wenn die Ratings vom Kanton Zürich und von der Stadt Zürich gemacht werden, dieser Faktor der Verkehrsverbindungen als wesentlich angeschaut, um diese Spitzenstellung des Kantons und der Stadt Zürich hervorzuheben.

Was ist sonst noch passiert? Sonst haben wir einen starken Siedlungsdruck ins Umland bekommen. Wir haben eine Zunahme der Mobilitätsbedürfnisse. Wir haben immer mehr eine Trennung der Wohn- und Arbeitsplätze, was zusätzliche Pendlerbeziehungen auslöst. Und wir haben eine Zunahme an Freizeitverkehr. Und was heisst das jetzt für meinen kleinen Bahnhof Stadelhofen? Das heisst, dass es eben noch mehr Meldungen gibt von Verspätungen, noch mehr Verkehrsaufkommen et cetera. Haben Sie gewusst, dass der Bahnhof Stadelhofen genau gleich viel Leute umschlägt wie der Bahnhof Bern? Also das ist nicht ein Kleinbahnhof, sondern ein wesentlich grosser Bahnhof!

Aber heute lesen wir in der Reaktion des Regierungsrates, ein Ausbau würde 350 Millionen Franken kosten. Und Willy Germann hat da noch in den unterirdischen Lösungen rumgegrübelt – er kommt auf 420 Millionen Franken. Und was haben wir hier falsch gemacht? Wir hätten damals – das ist jetzt fast 30 Jahre her – wirklich vorausschauen, planen sollen und wirklich auch sehen sollen, was diese zusätzlichen Aufkommen mit sich bringen könnten. Ergo sind eigentlich der Sinn und die Stossrichtung des vorliegenden Postulates nicht nur korrekt, sondern es ist absolut wesentlich, dass wir das machen. Denn wenn wir heute korrekte und sinnvolle Investitionen planen, haben wir nicht, wie in diesem Fall, eine Versiebenfachung oder vielleicht sogar eine Verachtfachung der Kosten oder des Investitionsvolumens. Die SP wird also dezidiert diesem Postulat zustimmen.

Etwas hat mich ein bisschen gestört am Votum von Martin Mossdorf, den ich eigentlich sonst als sehr, sehr clever in Sachen öffentlicher Verkehr wahrnehme: Wenn er mir sagt, dass der Ausbau des öffentlichen Verkehrs keine Abnahme des MIV ist, hat das gar nichts damit zu tun, dass wir nicht clevere Massnahmen oder flankierende Massnahmen einrichten. Und das hat sicherlich auch damit zu tun, dass wir eben nicht in Form eines «Lean-Cost-Plannings» vorausschauen und sinnvoll investieren in diesen absolut zentralen Verkehrsträger.

Also ich bitte Sie alle, dieses Postulat mit Überzeugung zu unterstützen.

Peter Reinhard (EVP, Kloten): Das Postulat verlangt ja, um darauf zurückzukommen, ein Konzept für die Behebung des Kapazitätsengpasses beim Bahnhof Stadelhofen und einen dazugehörigen Kreditantrag. Der grosse Nachfragezuwachs seit 1990, seit die S-Bahn eingeführt wurde, zeigt, dass in den Hauptverkehrszeiten tatsächlich verschiedene Stellen an Kapazitätsengpässe und -grenzen gestossen sind. Die Antwort der Regierung zeigt aber deutlich auf, dass ein Ausbau des Bahnhofs Stadelhofen mit einem zusätzlichen Riesbachtunnel sehr teuer kommt – es wurde bereits gesagt – und das Problem nur unbefriedigend gelöst werden kann. Schon heute werden in den Hauptverkehrszeiten in Richtung Zürichbergtunnel doppelt so viele Linien wie in der Richtung Rechtes Seeufer geführt. Deshalb kann allein von einem zusätzlichen Perrongleis und einem zusätzlichen Riesbachtunnel keine wesentliche Leistungserhöhung erwartet werden. Dies brächte auch nichts für einen Halt der neuen S15 in Dübendorf.

Aber wir gehen auch davon aus, dass Fehler die gemacht wurden, behoben werden müssen, dass die Kapazitätsprobleme gelöst werden müssen. Und das wird im Raum Zürich primär durch die Durchmesserlinie gemacht und nicht durch solche Forderungen. Auf der andern Seite ist es auch richtig – und da haben wir Sympathie mit den Postulanten –, dass wir das vertieft anschauen. Daher wird die EVP-Fraktion zu Gunsten dieser vertieften Überprüfung dieses Postulat anschauen, im Wissen aber, welchen Stellenwert es im Vergleich zur Durchmesserlinie hat.

Peter Anderegg (SP, Dübendorf): Ich komme zwar zu einem andern Schluss als Martin Mossdorf, den ich eben auch schätze als kompetentes Mitglied der Kommission. Aber Kollege Martin Mossdorf hat etwas Wichtiges gesagt. Er hat auf ein Problem hingewiesen, das eben auch diskutiert werden muss: Es ist schön für die Zürcher Oberländer oder allenfalls auch für die Unterländer, im 15-Minuten-Takt nach Zürich zu fahren, nach dem Stadelhofen zu reisen. Aber auch die S-Bahn produziert zunehmend am falschen Ort einen Siedlungsdruck. Ich denke, eine Siedlungsbeschränkung in stadtfernen Gebieten tut not. Das werden natürlich die Gemeindepräsidenten – meistens aus der SVP, vermute ich jetzt mal – überhaupt nicht gerne hören. Aber das gehört auch dazu. Die grössten Probleme bezüglich Verkehr bestehen nach wie vor in den Agglomerationen rund um Zürich.

Ich unterstütze aber das Postulat selbstverständlich.

Lorenz Habicher (SVP, Zürich) spricht zum zweiten Mal: Mit solchen Wünschen verzögern oder gefährden Sie die Finanzierung anderer wichtiger Vorhaben. Peter Anderegg, es sind nicht unsere Gemeindepräsidenten, die nur Wünsche anbringen. Sie tragen auch dazu bei, dass Lösungen gefunden werden. Und punktuelle Lösungen, wie es dieses Postulat hier fordert, sind eben nicht das, was wir in der Gesamtschau brauchen können. Und Sie wissen genau, dass die Mittel im ÖV-Fonds beschränkt sind.

Und jetzt möchte ich Willy Germann ansprechen: Was ist uns wichtiger, Oerlikon, Zürich–Winterthur? Sind das die vordringlichen Aufgaben oder wollen wir 400 oder 500 Millionen Franken im Stadelhofen verbauen? Ich glaube, es braucht eine Gesamtschau. Dieses Postulat trägt nicht zu dieser Gesamtschau bei. Es verhindert und verzögert

die entsprechende Entwicklung. Also lehnen Sie es besser ab, als dass Sie jetzt das Gewicht auf den Stadelhofen legen und nachher beim Bund viele Wünsche anbringen, die Sie nicht erfüllt bekommen!

Regierungsrätin Rita Fuhrer: Das Postulat verlangt, dass die Kapazitätsengpässe beim Bahnhof Stadelhofen behoben werden. Und dabei sollen der Bau eines vierten Gleises sowie ein zweiter Tunnel in Richtung Tiefenbrunnen geprüft werden.

Durch den grossen Erfolg der S-Bahn ist Sabine Zieglers «kleiner Bahnhof Stadelhofen» heute zu einem Engpass im Zürcher Bahnnetz geworden. Das ist richtig. Dieser Engpass kann aber durch die vorgeschlagenen Ausbauten nicht massgeblich behoben werden, und die Durchsagen der Leitstelle würden dadurch auch nicht weniger. Dafür wären aber Ausbauten in viel grösserem Umfang notwendig. Für den sehr geringen Nutzen wären die von den SBB geschätzten Baukosten von 350 Millionen Franken viel zu hoch.

Das Mobilitätsverhalten der Menschen nimmt zu, das Mobilitätsverhalten insbesondere in unserer Region, in einer pulsierenden Wirtschaftsregion – Gott sei Dank – nimmt zu. Wir sind dankbar, dass mit der Zunahme beim öffentlichen Verkehr, mit der Zunahme der Kundenschaft beim öffentlichen Verkehr der MIV wenigstens nicht zunimmt, wenn er denn schon nicht abnimmt.

Das Zürcher Stimmvolk hat vor über sieben Jahren mit der deutlichen Zustimmung zum zweiten Durchgangsbahnhof die Weichen gestellt, und zwar richtig gestellt. Mit dem Parlamentsbeschluss zum Infrastrukturfondsgesetz ist nun auch ein Teil der Bundesmittel gesichert, und die Hauptarbeiten wurden im September 2007 gestartet und sind in vollem Gange. Die neue Durchmesserlinie erlaubt Angebotsausbauten für praktisch alle Regionen. Die ergänzenden Bauwerke in der Region werden im Rahmen einer vierten Teilergänzung der S-Bahn bald beschlussreif. Und da hoffen wir sehr auch auf die Unterstützung des Bundes – des UVEK – und des Parlaments. Damit wird ein zukunftsweisender Ausbau nämlich der S-Bahn-Infrastruktur im Kanton Zürich endlich möglich.

Der Regierungsrat lehnt deshalb den Vorstoss auch nach Umwandlung in ein Postulat ab. Er beantragt, dieses Postulat nicht zu überweisen. Besten Dank für Ihr Verständnis.

Abstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 84 : 71 Stimmen (bei 2 Enthaltungen), das Postulat zu überweisen.

Das Geschäft ist erledigt.

8. Strategie zur Sicherung eines quantitativ und qualitativ ausreichenden Angebots an Fachkräften

Postulat von Brigitta Leiser (CVP, Regensdorf) und Josef Wiederkehr (CVP, Dietikon) vom 2. Oktober 2006

KR-Nr. [281/2006](#), Entgegennahme, Diskussion

Ratsvizepräsidentin Esther Hildebrand: Der Regierungsrat ist bereit, das Postulat entgegenzunehmen. Martin Arnold, Oberrieden, hat an der Sitzung vom 12. Februar 2007 Antrag auf Nichtüberweisung des Postulates gestellt. Der Rat hat nun zu entscheiden.

Martin Arnold (SVP, Oberrieden): Die SVP-Fraktion beantragt Ihnen, dieses Postulat nicht zu überweisen. Ich komme nicht umhin, zu Beginn meines Votums noch schnell auf die Urheberschaft dieses Postulates einzugehen.

Im Jahre 2006, im Oktober, genauer gesagt, hat die CVP-Fraktion also offenbar festgestellt, dass im Kanton Zürich ein Mangel an Fachkräften herrschen soll und dass der Kanton gehalten sei, hier Massnahmen zu treffen und den Nachwuchs an Fachkräften zu sichern. Rund 15 Monate später ist die gleiche Fraktion der Meinung, dass offenbar zu viele Stellensuchende, insbesondere auf dem Lehrstellenmarkt, unterwegs sind und dass hier mit einer neuen Umverteilungsaktion Abhilfe geschaffen werden soll. Nun, ich möchte das nicht weiter kommentieren. Es ist einfach eine Tatsache und ein bisschen eine – sagen wir mal – kurvenreiche Arbeitgeber- oder Arbeitsmarktpolitik, die hier von der CVP betrieben wird.

Selbstverständlich ist es so, dass jeder Arbeitgeber dafür zu sorgen hat, dass er genügend Fachkräfte zur Verfügung hat. Das ist eine Ur-aufgabe jedes Arbeitgebers und er wird das, wenn er ein verantwortungsvoller Arbeitgeber ist, auch in einer langfristigen Perspektive

planen. Dem Kanton sind diesbezüglich gewisse Grenzen gesetzt, insbesondere, was die Entschädigung der Arbeitskräfte betrifft. Das hat einerseits Nachteile in Zeiten der Hochkonjunktur, das wissen wir. Es hat aber auch Vorteile in anderen Zeiten. Währenddem dann nämlich in der Wirtschaft Löhne sinken oder Personal stärker abgebaut wird als beim Kanton, kann man davon ausgehen, dass wenn man beim Kanton einmal angestellt ist, dass man das bis zu seiner Pensionierung bleiben kann. Es sind also andere Vorzüge, auch die ganzen Lohnnebenleistungen, die den Kanton als Arbeitgeber attraktiv machen.

Was in diesem Postulat gefordert wird, ist auch im Bericht der Regierung zu einem vorhergehenden Postulat aufgelistet worden. Viele Massnahmen werden bereits heute vom Kanton umgesetzt. Ein neuer Bericht oder ein zusätzlicher Bericht löst dieses Problem überhaupt nicht. Wir sind der Auffassung, dass wir hier der Verwaltung ein bisschen Arbeit ersparen können. Die Leute können dafür die Arbeit einsetzen für die Umsetzung dieser eben erwähnten Massnahmen.

Ich beantrage Ihnen, das Postulat nicht zu überweisen.

Die Beratung wird unterbrochen.

Schützenkönig des Zürcher Knabenschiessens

Ratsvizepräsidentin Esther Hildebrand: Ich habe eine Mitteilung zu machen: Wir haben einen König! Den Ausstich des Knabenschiessens hat ein Knabe gewonnen, nämlich mit 34 Punkten im Ausstich. Es ist Janic Mikes von Rapperswil-Jona. Im Ausstich sind zwei Mädchen und ein Bursche gestanden.

Ich gratuliere dem Schützenkönig von Herzen im Namen des Kantonsrates. (*Applaus.*)

Die Beratung wird fortgesetzt.

Brigitta Leiser (CVP, Regensdorf): Die fortschreitende Überalterung der Bevölkerung in der Schweiz und im Kanton Zürich hat nicht nur Konsequenzen für die Sozialversicherungen, sondern wird gemäss zahlreicher Untersuchungen ab 2009 zu einem empfindlichen Mangel

an Fachkräften führen. Davon sind sowohl die öffentliche Hand wie auch die Privatwirtschaft betroffen. Schon dieses Jahr zeigt sich deutlich, dass im pädagogischen Bereich massiv Fachkräfte fehlen und nur mit allergrössten Anstrengungen alle geforderten Stellen auch besetzt werden können. Dies ist nur ein Beispiel. Das Fehlen von Fachkräften ist auch im Gesundheitswesen akut. Ebenfalls ist das Gleiche in der freien Wirtschaft festzustellen. Auch hier fehlen ausgewiesene Fachkräfte. Denken wir an unseren grossen Finanzplatz Zürich! Auch hier fehlen bei den Banken und Versicherungen einheimische Fachkräfte und müssen im Ausland rekrutiert werden. Und dies wollen wieder bestimmte Kreise mit allen Mitteln verhindern, dass die Ausländerquote noch höher steigt.

Deshalb wird die Regierung aufgefordert, frühzeitig zu reagieren. Ob man überhaupt noch von «frühzeitig» sprechen darf, wenn wir doch schon heute wissen, dass bereits auf 2009 ein empfindlicher Mangel an Fachkräften ausgewiesen wird? Zürich als wichtigster Fachwirtschaftsstandort der Schweiz ist dieser Entwicklung besonders ausgesetzt. Es gilt deshalb, seitens des Kantons möglichst bald jene Massnahmen aufzuzeigen beziehungsweise zu ergreifen, welche die negativen Auswirkungen verhindern oder doch zumindest mindern können.

In unserem Postulat ersuchen wir den Regierungsrat – wozu er auch bereit ist –, einen Bericht im Sinne einer Strategie zu verfassen, der aufzeigt, wie die negativen Auswirkungen des sich mutmasslich auf 2009 auf Grund der demografischen Verhältnisse abzeichnenden Fachkräftemangels im öffentlichen und im privaten Bereich verhindert oder wenigstens gemindert werden können. Es ist also unbestritten, dass wir einen grossen Mangel an Fachkräften aufweisen. Unterstützen Sie dieses Postulat mit der Überweisung! Danke.

Abstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 85 : 65 Stimmen (bei 1 Enthaltung), das Postulat zu überweisen.

Das Geschäft ist erledigt.

Verschiedenes

Neu eingereichte parlamentarische Vorstösse

- **Anreiz für Familien zum Umsteigen auf den ÖV**
Postulat *Andreas Erdin (GLP, Dürnten)*
- **Bestellung von Kommissionen; § 74 KR-Geschäftsreglement**
Parlamentarische Initiative *Ruedi Lais (SP, Wallisellen)*
- **Kündigung eines Klinikdirektors an der Vetsuisse Fakultät**
Anfrage *Christian Mettler (SVP, Zürich)*
- **Einführung von Qualitätslabels für Restaurants, Lebensmittel-
läden, Metzgereien und Bäckereien**
Anfrage *Barbara Angelsberger (FDP, Urdorf)*
- **Jagd auf Feldhasen**
Anfrage *Hedi Strahm (SP, Winterthur)*

Schluss der Sitzung: 11.30 Uhr

Zürich, den 15. September 2008

Die Protokollführerin:
Heidi Baumann

Vom Ausschuss Ratsprotokolle der Geschäftsleitung genehmigt am 22. September 2008.