



Protokoll des Zürcher Kantonsrates

193. Sitzung, Montag, 29. November 2010, 8.15 Uhr

Vorsitz: *Gerhard Fischer (EVP, Bäretswil)*

Verhandlungsgegenstände

1. Mitteilungen

- Antworten auf Anfragen Seite 12749
- Zuweisung von neuen Vorlagen Seite 12749
- Dokumentation im Sekretariat des Rathauses
 - *Protokollauflage*..... Seite 12750

2. Verbote auf Privatgrund: Vereinfachung des Bewilligungsverfahrens

Postulat von Josef Wiederkehr (CVP, Dietikon), Andreas Federer (CVP, Thalwil) und Jean-Luc Cornaz (FDP, Winkel) vom 21. Juni 2010
 KR-Nr. [179/2010](#), Entgegennahme, keine materielle Behandlung..... Seite 12750

3. Verselbstständigung der Psychiatrie

Motion von Regine Sauter (FDP, Zürich), Willy Haderer (SVP, Unterengstringen) und Eva Gutmann (GLP, Zürich) vom 5. Juli 2010
 KR-Nr. [201/2010](#), Entgegennahme, keine materielle Behandlung..... Seite 12750

4. Umsetzung von Gesetzesvorlagen

Postulat von Jörg Kündig (FDP, Gossau), Martin Farner (FDP, Oberstammheim) und Dieter Kläy (FDP, Winterthur) vom 30. August 2010
 KR-Nr. [248/2010](#), Entgegennahme, keine materielle Behandlung..... Seite 12751

5. Schaffung einer kantonalen Rechtsgrundlage für das Verfahren der öffentlichen Ausschreibungen im Bildungswesen

Postulat von Elisabeth Derisiotis (SP, Zollikon),
Dieter Kläy (FDP, Winterthur) und Ralf Margreiter
(Grüne, Zürich) vom 30. August 2010
KR-Nr. **249/2010**, Entgegennahme, keine materielle
Behandlung Seite 12751

6. Investitionsstau und veraltete Bausubstanz in den öffentlichen Spitälern

Postulat von Eva Gutmann (GLP, Zürich) und Oskar
Denzler (FDP, Winterthur) vom 6. September 2010
KR-Nr. **255/2010**, Entgegennahme, keine materielle
Behandlung Seite 12752

7. Bauprogramm der Staatsstrassen für die Jahre 2011 bis 2013

Bericht des Regierungsrates vom 29. September 2010
und gleichlautender Antrag der KPB vom 2. November
2010 **4730** Seite 12752

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

Bericht und Antrag des Regierungsrates vom 13. Januar
2010 zum Postulat KR-Nr. **279/2006** und gleich-
lautender Antrag der KEVU vom 20. April 2010 **4660** Seite 12786

9. Bewilligung eines Rahmenkredites für die Jahre 2010 bis 2013 für Weiterbildungs- und Beschäftigungsprogramme für Ausgesteuerte (Ausgabenbremse)

Antrag des Regierungsrates vom 21. Oktober 2009
und geänderter Antrag der WAK vom 27. April 2010
4641a..... Seite 12794

Verschiedenes

- Fraktions- oder persönliche Erklärungen
 - *Fraktionserklärung der SVP zu den SKOS-Richtlinien* Seite 12784
 - *Fraktionserklärung der FDP zur Selbstdispensation*..... Seite 12785

Geschäftsordnung

Ratspräsident Gerhard Fischer: Das Wort wird nicht verlangt. Die Traktandenliste ist in der vorliegenden Form genehmigt.

1. Mitteilungen

Antworten auf Anfragen

Ratspräsident Gerhard Fischer: Der Regierungsrat hat uns die Antworten auf vier Anfragen zugestellt:

- KR-Nr. [235/2010](#), Migrationsamt des Kantons Zürich
Claudio Schmid (SVP, Bülach)
- KR-Nr. [238/2010](#), UNIA nötigt Arbeitgeber
Hans Egli (EDU, Steinmaur)
- KR-Nr. [250/2010](#), Angekündigte Tarif-Erhöhung durch Axpo und weitere Stromkonzerne
Monika Spring (SP, Zürich)
- KR-Nr. [306/2010](#), Strategie Protonentherapie
Theresia Weber (SVP, Uetikon a. S.)

Zuweisung von neuen Vorlagen

Zuweisung an die Kommission für Bildung und Kultur:

- **Wahl eines Mitgliedes des Bildungsrates für den Rest der Amtsdauer 2007–2011**
Beschluss des Kantonsrates, Vorlage [4741](#)
- **Abschaffung der Fachstelle für Schulbeurteilung**
Parlamentarische Initiative von Matthias Hauser, KR-Nr. [174/2010](#)

Zuweisung an die Kommission für Staat und Gemeinden:

– **Änderung Gemeindegesetz, Beamte mit selbstständigen Befugnissen**

Parlamentarische Initiative von Bruno Walliser, KR-Nr. [173/2010](#)

Dokumentation im Sekretariat des Rathauses

Im Sekretariat des Rathauses liegt zur Einsichtnahme auf:

- Protokoll der 192. Sitzung vom 22. November 2010, 8.15 Uhr

2. Verbote auf Privatgrund: Vereinfachung des Bewilligungsverfahrens

Postulat von Josef Wiederkehr (CVP, Dietikon), Andreas Federer (CVP, Thalwil) und Jean-Luc Cornaz (FDP, Winkel) vom 21. Juni 2010

KR-Nr. [179/2010](#), Entgegennahme, keine materielle Behandlung

Ratspräsident Gerhard Fischer: Der Regierungsrat ist bereit, das Postulat entgegenzunehmen. Wird ein anderer Antrag gestellt? Das ist nicht der Fall.

Das Postulat [179/2010](#) ist überwiesen.

Das Geschäft ist erledigt.

3. Verselbstständigung in der Psychiatrie

Motion von Regine Sauter (FDP, Zürich), Willy Haderer (SVP, Untengstringen) und Eva Gutmann (GLP, Zürich) vom 5. Juli 2010

KR-Nr. [201/2010](#), Entgegennahme, keine materielle Behandlung

Ratspräsident Gerhard Fischer: Der Regierungsrat ist bereit, die Motion entgegenzunehmen. Wird ein anderer Antrag gestellt?

Heidi Bucher (Grüne, Zürich): Ich verlange Diskussion.

Ratspräsident Gerhard Fischer: Heidi Bucher stellt Antrag auf Nichtüberweisung. Die Motion bleibt auf der Geschäftsliste.

Das Geschäft ist für heute erledigt.

4. Umsetzung von Gesetzesvorlagen

Postulat von Jörg Kündig (FDP, Gossau), Martin Farner (FDP, Oberstammheim) und Dieter Kläy (FDP, Winterthur) vom 30. August 2010
KR-Nr. [248/2010](#), Entgegennahme, keine materielle Behandlung

Ratspräsident Gerhard Fischer: Der Regierungsrat ist bereit, das Postulat entgegenzunehmen. Wird ein anderer Antrag gestellt? Das ist nicht der Fall.

Das Postulat [248/2010](#) ist überwiesen.

5. Schaffung einer kantonalen Rechtsgrundlage für das Verfahren der öffentlichen Ausschreibungen im Bildungswesen

Postulat von Elisabeth Derisiotis (SP, Zollikon), Dieter Kläy (FDP, Winterthur) und Ralf Margreiter (Grüne, Zürich) vom 30. August 2010

KR-Nr. [249/2010](#), Entgegennahme, keine materielle Behandlung

Ratspräsident Gerhard Fischer: Der Regierungsrat ist bereit, das Postulat entgegenzunehmen. Wird ein anderer Antrag gestellt? Das ist nicht der Fall.

Das Postulat [249/2010](#) ist überwiesen.

6. Investitionsstau und veraltete Bausubstanz in den öffentlichen Spitälern

Postulat von Eva Gutmann (GLP, Zürich) und Oskar Denzler (FDP, Winterthur) vom 6. September 2010

KR-Nr. [255/2010](#), Entgegennahme, keine materielle Behandlung

Ratspräsident Gerhard Fischer: Der Regierungsrat ist bereit, das Postulat entgegenzunehmen. Wird ein anderer Antrag gestellt?

Stefan Krebs (SVP, Pfäffikon): Ich verlange Diskussion.

Ratspräsident Gerhard Fischer: Es ist Ablehnung beantragt. Das Postulat bleibt auf der Geschäftsliste.

Das Geschäft ist für heute erledigt.

7. Bauprogramm der Staatsstrassen für die Jahre 2011 bis 2013

Bericht und Antrag des Regierungsrates vom 29. September 2010 und gleichlautender Antrag der KBP vom 2. November 2010 [4730](#)

Thomas Hardegger (SP, Rümlang), Präsident der Kommission für Planung und Bau (KPB): Auch dieses Jahr haben wir das Strassenbauprogramm zur Kenntnis zu nehmen. Ändern am Programm können wir nichts und Einfluss nehmen auf die Strategie und den Mitteleinsatz können wir dann allenfalls nach Annahme des Strassengesetzes, das zurzeit von unserer Schwesterkommission, der KEVU (*Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt*), beraten wird. Was hat nun die KPB in der Kommission zur Kenntnis genommen?

Das Strassenbauprogramm basiert auf den Festlegungen des Richtplans und folgt dem Gesamtverkehrskonzept. Die darin definierten Ziele sollen mit gezielten Massnahmen und dem Einsatz der dafür bezeichneten Mittel umgesetzt werden. Ein Schwerpunkt für die kommenden drei Jahre ist die Erhöhung der Sicherheit aller Verkehrsteilnehmenden, insbesondere in den Bereichen Fussgängeranlagen und Veloverkehr. Der Verkehr soll zudem an neuralgischen Stellen verflüssigt und die Kapazität der Strassen optimal genutzt, wo nötig auch

ausgebaut werden. Grosse Erwartungen setzt man in die Regionale Verkehrssteuerung, die in den kritischen Räumen Glatttal, Limmattal und in der Region Winterthur schnell umgesetzt wird. Gebaut werden sollen bis 2013 als grössere Projekte Uster West, die Westtangente in Wetzikon, die Entlastung des Städtchens Grüningen, die Umfahrung von Fällanden sowie der Autobahnzubringer Ottenbach, Obfelden, Bickwil.

Vom Sparprogramm 2010 des Regierungsrates ist das Bauprogramm in zwei Bereichen betroffen: In der Investitionsrechnung müssen 2011 bis 2013 rund 42 Millionen Franken eingespart werden. Die Beiträge an die Nationalstrassenprojekte Überdeckung Katzenssee und Einhausung Schwamendingen werden aufgrund von Projektverzögerungen später eingestellt. Wirklich gespart wird jedoch beim Strassenunterhalt, nämlich 25 Millionen Franken. Auch hier darf man sich jedoch mit Recht fragen, ob diese Kostenreduktion nachhaltig zu Einsparungen führt.

In der Kommissionsberatung haben die Rad- und Fussgängeranlagen, die Überarbeitung der Baulinien, die Staukosten und der strassengebundene Verkehr zu Nachfragen geführt. Im Jahr 2009 wurden lediglich 6 Millionen Franken für Radfahranlagen ausgegeben. Damit ist der absolute Tiefpunkt erreicht worden. Seit Jahren gelingt es nicht, Projekte im gesetzlich vorgeschriebenen Rahmen zu realisieren, nämlich etwa in der Höhe von 15 Millionen Franken. Entschuldigen will sich die Regierung auch seit Jahren mit den gleichen Gründen: Das Problem liege vor allem bei den regelmässig zahlreich eingereichten Einsprachen. Das Amt für Verkehr und das Tiefbauamt wollen nun einen Projektvorrat erarbeiten, welcher die Realisation auf dem gesetzlich vorgegebenen Niveau erlauben soll. Wird ein Projekt verzögert, kann ein anderes realisiert werden. Informiert und diskutiert worden ist über das Konzept zur Überarbeitung der Baulinien an bestehenden und geplanten Staatsstrassen. Diese bilden die Grenze zwischen Fahrbahn und privatem bebaubarem Land. Es ist nicht die Meinung, dass die acht Meter ab Strassenrand ungenutzt bleiben. Überbaut würden maximal zweieinhalb Meter mit Lärmschutzmassnahmen, Haltestellen, Trottoirs, Radstreifen, eventuell Strassenverbreiterung. Die restlichen sechs Meter entsprechen dem vom PBG (*Planungs- und Baugesetz*) vorgeschriebenen Abstand von sechs Metern.

Zu den Staukosten im Kanton Zürich. Für den Kanton Zürich liegen keine aktuellen Berechnungen vor. Im Auftrag der ZKB ist vor zweieinhalb Jahren eine Studie für Strategien zur Verbesserung der Zür-

cher Mobilität erarbeitet worden. Der Kanton Zürich hat Grundlagen-
daten zur Verfügung gestellt. In dieser Studie sind jährliche Staukos-
ten von 80 bis 140 Millionen Franken ermittelt worden; dies allerdings
vor Eröffnung der Westumfahrung. Es wird aufgrund des weiteren
Verkehrswachstums davon ausgegangen, dass die Staukosten bis ins
Jahr 2025 auf rund 180 bis 300 Millionen Franken ansteigen werden.
Die Spannweite ergibt sich daraus, dass die wirtschaftlichen Verluste
für die Zeit im Stau unterschiedlich beurteilt werden.

Die Beiträge des Bundes an die Agglomerationsprogramme sind der
Vorlage nicht zu entnehmen. Die Budgetierung erfolgt brutto. Zum
heutigen Zeitpunkt sind auch noch keine Beiträge gesichert. Die Lei-
stungsvereinbarung mit dem Bund wird voraussichtlich in diesem De-
zember unterzeichnet. Erst dann können auf Projektbasis einzelne Bei-
träge bestimmt werden. Für den strassengebundenen ÖV sind nur
noch 2 Millionen Franken eingestellt. Das hängt einerseits mit dem
Abschluss der Glattalbahn zusammen, andererseits sollen mit der Re-
alisierung der Massnahmen der Regionalen Verkehrssteuerung we-
sentliche Elemente auch für den strassengebundenen ÖV gebaut wer-
den. Die Mitglieder der KPB haben das Strassenbauprogramm 2011
bis 2013 mit diesem Vertiefungsschwerpunkt zur Kenntnis genom-
men, die einen zufriedener, die anderen weniger.

In diesem Sinne hätte ich Ihnen die Kenntnisnahme gewünscht, ich
glaube aber nicht, dass dies geschehen ist. Vielen Dank.

Hans-Heinrich Heusser (SVP, Seegraben): Im Bericht des Regie-
rungsrates zum Bauprogramm der Staatsstrassen 2011 bis 2013 er-
wähnt er einige Ziele, die von der SVP ausdrücklich begrüsst und mit-
getragen werden, so etwa die Zielsetzung, dass mit einem gezielten
Verkehrsmanagement der volkswirtschaftliche Nutzen der vorhande-
nen Infrastruktur, insbesondere auch der vorhandenen Verkehrsfläche
optimal ausgeschöpft werden soll. Unterstützt werden auch die Lärm-
schutzmassnahmen im Rahmen der gesetzlichen Vorgaben. Die SVP
steht generell hinter den Zielen wie Schutz der Anwohner, Verkehrs-
sicherheit und Staubeseitigung. Nicht akzeptieren wird die SVP die
Selbstbedienungsmentalität gegenüber dem Strassenfonds, die schein-
bar auch dem Regierungsrat gefallen hat. So sollen zum Beispiel im
Rahmen einer vorgesehenen Änderung des Strassengesetzes soge-
nannte verkehrsbezogene Aufgaben der Kantonspolizei im Umfang
von jährlich 16 Millionen Franken aus dem Strassenfonds entnommen

werden; dies unter dem Titel Sanierungsprogramm San10. Der Strassenfonds wurde ja bekanntlich durch die Einführung des Rechnungsmodells IPSAS (*International Public Sector Accounting Standards*) massiv aufgewertet, wobei auch der Regierungsrat der Vorlage 4730 ausdrücklich darauf hinweist, dass diese buchhalterische Aufwertung keine reale Vermögensbildung darstellt. Umso unmissverständlicher wird sich die SVP dagegen wehren, dass der virtuell aufgewertete Strassenfonds zum Selbstbedienungsladen für Anliegen wird, die man auch noch irgendwie im Zusammenhang mit der Zweckbindung des Strassenfonds bringen könnte. Oder auf die Polizei bezogen, müsste die Kostenbelastung sämtlicher Einsatzarten der Polizei bezüglich Verursacherprinzip hinterfragt werden. Ich denke zum Beispiel auch an gestern Abend (*Unbewilligte Demonstration mit Ausschreitungen in der Stadt Zürich*) – und nicht nur gerade beim Strassenverkehr. Es kann also nicht angehen, dass der Strassenverkehr einmal mehr als Milchkuh herhalten muss, nur weil der Griff in diese Kasse scheinbar am einfachsten geht. Es sei hier wieder einmal an die entsprechende Studie des ARE, also des Bundesamtes für Raumentwicklung, erinnert, die klar aussagt, dass der Strassenverkehr seine Kosten im Gegensatz zum Schienenverkehr zu 100 Prozent selber trägt.

Ein eigentliches Missverhältnis sieht die SVP bei den Investitionen in die Staatsstrassen. So sollen 2011 zugunsten der Fussgänger- und Radverkehrsanlagen 24 Millionen Franken investiert werden. Für Fahrbahnen – auf denen bewegen sich bekanntlich neben dem Privatverkehr zum Teil auch der ÖV und der Langsamverkehr, also für diese Fahrbahnen, einschliesslich Erneuerungen, sollen 36 Millionen Franken im Jahr 2011 investiert werden. Dieser Betrag von 36 Millionen Franken ist in Vergleich zu setzen zu den Staukosten, wie es unser Kommissionpräsident erwähnt hat, von gegenwärtig rund 80 bis 140 Millionen Franken pro Jahr. Sofern sich bei der Staubeseitigung nicht entscheidende Fortschritte erzielen lassen, werden sich diese Kosten – auch das haben Sie gehört – bis in 15 Jahren auf gegen 300 Millionen Franken pro Jahr erhöhen. Dass für diese Verkehrsbewältigung in Zukunft grosse Anstrengungen unternommen werden müssen, sollte angesichts der erwähnten Staukosten, also Kosten für unsere Volkswirtschaft, allen klar sein. Dass der Verkehr sowohl auf der Strasse als auch auf der Schiene zunehmen wird, entspricht nicht einem Naturgesetz, ist aber die Folge von Wirtschaftswachstum, Wohlstand und der zunehmenden Mobilität daraus. Ein weiterer bedeutender Faktor ist

die Bevölkerungsentwicklung mit einer Zunahme von 20'000 Personen innerhalb des Kantons Zürich pro Jahr.

Fazit: Die für 2011 vorgesehenen 36 Millionen Franken für Fahrbahnbauten reichen ganz bestimmt nicht aus, um bei den Staukosten eine entscheidende Reduktion oder Verbesserung zu erreichen. Der Griff in die Kasse des Strassenfonds zugunsten von Anliegen, die vielleicht auch noch irgendetwas mit dem Strassenverkehr zu tun haben könnten, wird von der SVP verurteilt. Die SVP fordert, dass die der Volkswirtschaft entstehenden Kosten konsequenter in die Überlegungen bei der Planung der zukünftigen Investitionen bezüglich Bau und Unterhalt der Strassen im Kanton Zürich einfließen müssen.

In diesem Sinne nimmt die SVP das Strassenbauprogramm zur Kenntnis.

Eva Torp (SP, Hedingen): Im ersten Moment scheint das Bauprogramm der Staatsstrassen gar nicht so schlecht. Für die Jahre 2011 bis 2013 wurde tatsächlich mehr Geld als früher für Rad- und Fusswege, für den Lärmschutz und für Verkehrssteuerungsanlagen eingesetzt. Leider, leider zeigt ein Blick auf die Vergangenheit, dass der Schein trügt, da mit einer Umsetzung der genannten Themen wohl nicht zu rechnen ist. Denn auch im Jahr 2009 hat es der Regierungsrat einmal mehr nicht geschafft, die gesetzlich geforderten Beiträge für die Rad- und Fussweganlagen auszugeben. Geld wäre sogar vorhanden, aber unser Regierungsrat gibt vor, es nicht ausgeben zu können. Von den eingestellten 13 Millionen Franken könnten für Velowege nur knapp 6 Millionen Franken eingesetzt werden. Plausible Gründe dafür konnten wir bisher keine erfahren.

Betreffend Lärmsanierungen ist im Jahr 2009 leider auch keine positive Wende eingetreten. Von den eingestellten 6 Millionen wurden nur 2 Millionen Franken realisiert. Und wenn mal was gemacht wurde, kamen unschöne Lärmschutzwände zum Zug oder ein paar Schallschutzfenster anstatt an der Quelle zu wirken, beispielsweise beim Strassenbelag. Während der Flüsterbelag, auch OPA genannt, seit Jahren in den Nachbarkantonen erfolgreich eingesetzt wird, ist er für den Kanton Zürich immer noch kein Thema. Wir wissen ja, dass sich der Regierungsrat ähnlich resigniert verhält wie beim Fluglärm. Der motorisierte Verkehr macht bekanntlich Tausende von Menschen im Kanton krank. Dass hier kaum etwas geschieht, ist ein Skandal.

Der überwiegende Anteil des Strassenbauprogramms ist natürlich dem Strassenbau gewidmet. Seit Jahren präsentiert uns der Regierungsrat eine kakofonische Strassenbauwunschorgie, ein Sammelsurium von neuen Strassen, spärlich bedeckt von einem Schammäntelchen allzu knapper Lärmschutzmassnahmen.

Der Bericht wirkt mutlos, manchmal fast resigniert. War früher immerhin mal noch die Rede von Abklassierungen wie Rückbau als Kompensation gegenüber der Eröffnung von neuen Strassen, steht heute nichts mehr davon. Auch die Forderung nach Temporeduktionen, wie Tempo 30 oder 40 auf Staatsstrassen innerorts, was unsere Nachbarkantone auch längst erfolgreich praktizieren, stösst bei uns auf unerklärlichen Widerstand.

Für uns von der SP müssten in einem modernen Strassenbauprogramm die Förderung des umweltfreundlichen und gesundheitswirksamen Baus von Rad- und Fussweganlagen, guter Lärmschutz und der Rückbau von Strassen viel stärker gewichtet werden. Will der Kanton Zürich nicht an Lebensqualität verlieren, muss er entschieden weniger Strassen bauen und sich prioritär für mehr Lärmschutz, für mehr Landschaftsschutz und für die Verlagerung des MIV (*Motorisierter Individualverkehr*) Richtung des öffentlichen und des Rad- und Fussverkehrs einsetzen. So könnten auch die Staukosten gesenkt werden, Hans-Heinrich Heusser. Bekanntlich haben wir nicht nur eine Verantwortung für die Menschen im Kanton Zürich, sondern auch für den weltweiten Klimaschutz. Der Bund befürchtet sogar, dass die Schweiz die Kyoto- und Klimaziele nicht erreichen wird. Der grösste Verursacher der Treibhausgasemissionen ist heute immer noch der motorisierte Verkehr mit 31,4 Prozent. Vielleicht würde es helfen, wenn wir das Bauprogramm der Staatsstrassen in ein Bauprogramm der Rad- und Fusswege umbenennen würden, um deren Rolle als Nebenfiguren aufzuwerten.

In diesem Sinne nehmen wir das Strassenbauprogramm ohne Begeisterung und mit unguten Gefühlen für die Zukunft zur Kenntnis.

Carmen Walker Späh (FDP, Zürich): Beim Strassenbauprogramm handelt es sich bekanntlich um ein Rahmenbauprogramm, für dessen genaue Einhaltung aus verschiedenen Gründen keine Gewähr besteht. Der Kantonsrat genehmigt es bekanntlich, kann es aber nicht mitgestalten. Unter diesen Voraussetzungen halte ich für die FDP Folgendes fest:

Auffallend ist für uns einmal mehr, dass der Titel der Vorlage – Bauprogramm – so dem Sachverhalt nicht wirklich gerecht wird. Gebaut werden nämlich keine neuen Staatsstrassen und Ortsumfahrungen. Bei den Investitionen für diese Staatsstrassen geht es weitgehend um Unterhaltsmassnahmen, Radverkehrsanlagen und Fussgängerschutz. Und eigentlich würde man dem Sachverhalt gerecht, wenn man tatsächlich das Strassenbauprogramm in «Strassensanierungs- und Radwegförderungsprogramm» umbenennen würde. Gegen den ordnungsgemässen Unterhalt und die Förderung der Radwege ist ja grundsätzlich nichts einzuwenden. Der Kantonsrat hat ja auch unlängst ein zusätzliches Radwegförderungsprogramm beschlossen. Das sage ich all denen, die hier drin immer wieder reklamieren, es würde zu wenig für Radwegförderung gemacht. Man muss es an dieser Stelle mit aller Deutlichkeit sagen: Der Kanton Zürich investiert mit diesem Programm einmal mehr in eine Verbesserung des Kantonsstrassennetzes. Und wenn man auch den Text genau betrachtet, so kann man Folgendes festhalten: In diesem Strassenbauprogramm wird optimiert. Da wird die Verkehrssicherheit erhöht. Da wird verflüssigt, da wird behoben, zum Beispiel bei den Unfallschwerpunkten. Da wird Raum gesichert. Da wird wieder einmal neu projektiert, zum Beispiel Uster West. Da wird angeschlossen, Autobahnzubringer zur N4, Anschluss Affoltern am Albis. Da wird Zweckmässigkeit geprüft, zum Beispiel die Umfahrung Fällanden. Da werden Ortsumfahrungen studiert, zum Beispiel in Grüningen; dort begrüssen wir, dass übrigens auch ein Lastwagentransit geprüft wird. Da wird umgestaltet: die Sihltalstrasse. Da wird untersucht: der Ausbau der Mutschellenstrasse in Dietikon. Und da wird gemanagt, das betrifft die Regionale Leitstelle. Da wird auch gesteuert, das betrifft dann die Regionale Verkehrssteuerung. Und last but not least wird auch vor Lärm geschützt.

Nur, um Himmels willen, das ist ja alles gut und recht, aber wo wird eigentlich neu gebaut? Wo entstehen neue Ortsumfahrungen? Dasselbe Beispiel haben wir übrigens auf nationaler Ebene: derselbe Stau am Gubrist, die fehlenden Umfahrungsmöglichkeiten für Zürich und Winterthur – die beschlossene Umfahrung –, die fehlende Oberlandautobahn, das sind alles Themen, die hier bei diesem Bauprogramm schlicht fehlen. Offenbar fehlen uns, mit wenigen Ausnahmen, einfach die baureifen Projekte. Dass Ortsumfahrungen helfen, das zeigt die Erfolgsgeschichte der Westumfahrung. Sie bringen vielen Dörfern nicht nur weniger Verkehr, sondern auch weniger Umweltbelastung. Die FDP-Fraktion hofft daher, dass mit den eingereichten Motionen,

insbesondere für einen Waidhaldetunnel und zur Umfahrung von Egli-sau, um diese zwei Projekte im Kanton Zürich zu nennen, auch tatsächlich Ortsumfahrungen gebaut werden können. Denn die Mittelverwendung aus den Verkehrsabgaben muss mehr sein als das reine Verwalten der Infrastrukturen und damit der reine Werterhalt.

Dass der Verkehr im Kanton Zürich übrigens buchstäblich aus den Nähten platzt, dessen können wir uns täglich auch im öffentlichen Verkehr vergewissern. Und aus dieser Optik gibt der FDP insbesondere auch zu denken, dass wir zunehmend in eine Vorfinanzierungsmentalität gegenüber dem Bund kommen, obwohl wir eigentlich einen Finanzausgleich beschlossen haben. Sorgen macht der FDP auch die schleichende weitere Zersiedelung und das Fehlen eines schweizweiten Raumkonzeptes. Wir befinden uns derzeit in einer veritablen Spirale: Je mehr Investitionen auch in den öffentlichen Verkehr, umso attraktiver werden wir, was wiederum die Mehrkapazitäten von Beginn an bereits wieder aufsaugt. Hier werden neue Lösungsansätze zu diskutieren sein. Es braucht mehr Kostentransparenz, es braucht weniger Quersubventionieren, es braucht mehr Kostenwahrheit und letztlich auch das Prinzip der kurzen Wege, Wohnen und Arbeiten sollen so nah wie möglich sein, auch wenn er Trend – das ist uns bekannt – ins Gegenteil geht.

Mit grosser Spannung verfolgt die FDP auch die Debatte rund um die Neugestaltung des Strassengesetzes und des Verkehrsabgabengesetzes. Es erscheint der FDP nach wie vor richtig und wichtig, dass die Weichen für den künftigen Ausbau des Verkehrsnetzes mehr als heute von der Legislative und daher dem Kantonsrat beeinflusst werden. Die Zürcher Bevölkerung hat gestern der ideologischen Verkehrspolitik von Links-Grün – leider mithilfe der Grünliberalen – eine wuchtige Abfuhr erteilt. Und sie hat damit dem fundamentalistischen Zürcher Gemeinderat die Rote Karte gezeigt. Damit hat sie aber auch einen pragmatischen Ansatz gezeigt, wie es beim Strassengesetz weitergehen könnte. Die Bevölkerung ist also weit vernünftiger, als es die Zürcher Legislative derzeit ist. Darüber freut sich die FDP, auch für ihre Verkehrspolitik im Sinne eines Miteinanders von öffentlichem Verkehr und Individualverkehr. Und die FDP freut sich, dass nun der Weg frei ist für eine echte Lösung am Rosengarten. Wir fühlen uns mit dem gestrigen Entscheid in unserer Verkehrspolitik klar bestätigt. Ich rufe an dieser Stelle und bei dieser Gelegenheit alle auf, nun zusammen mit uns, der FDP, an einen Tisch zu sitzen, die politischen

Gräben zu überwinden und für eine echte Lösung am Rosengarten einzustehen.

In diesem Sinne genehmigen wir das Strassenbauprogramm. Besten Dank.

Françoise Okopnik (Grüne, Zürich): Wir dürfen auch dieses Jahr wieder Kenntnis nehmen vom Bauprogramm Staatsstrassen, Kenntnis nehmen, nicht etwa genehmigen. Neben zahlreichen Strassenbauvorhaben, auf die ich und andere später eingehen, sind Vorhaben und Anlagen zur Verbesserung der Fahrplanstabilität des strassengebundenen öffentlichen Verkehrs sowie dringend notwendige Netzergänzungen für sicherere und schnellere Fahrrad- und Fusswegverbindungen vorgesehen. Hier möchten wir seitens der Grünen ausdrücklich das Veloförderprogramm verdanken und geben der Hoffnung Ausdruck, dass die zur Verfügung stehenden 15 Millionen Franken diesmal ausgeschöpft werden. Immerhin sind ungefähr 50 Projekte für insgesamt etwa 25 Millionen Franken soweit fortgeschritten, dass bei Verzögerungen beim einen in ein anderes investiert werden kann. Zu beachten ist ja, dass in den letzten Jahren jeweils nicht einmal die Hälfte des budgetierten Betrags ausgeschöpft werden konnte, was zwar nachvollziehbar war, aber nichtsdestotrotz vermeidbar gewesen wäre.

Wir dürfen zur Kenntnis nehmen, dass der Strassenbau für vierrädrige motorenbetriebene Fahrzeuge ein Vielfaches der Kosten verbraucht, als der Bau von Infrastruktur für Velos und Fussgänger. Würden alle mit dem Velo oder zu Fuss kommen, gäbe es viel weniger Stau. Die Staukosten wären auch viel geringer, wenn pro Auto nicht nur ein Mensch drin hocken würde, sondern vielleicht zwei bis drei. Wir dürfen zur Kenntnis nehmen, dass mit dem Bau des Zürichseewegs zwischen Wädenswil und Richterswil nicht, wie letztes Jahr vorgesehen, anfangs 2010 begonnen wurde, sondern erst im August. Aber immerhin wurde begonnen. Nicht begonnen werden kann mit der geplanten Redimensionierung der Sihltalstrasse auf einen normalen Ausserortsquerschnitt für den Langsamverkehr. Durch die Mehrheit dieses Rates wurde dieses Vorhaben blockiert. Aber ohnehin wäre es ja klüger, die Motion ([383/2008](#)) von Eva Torp, Michèle Bättig und mir umzusetzen, die einen Rückbau auf einen Langsamverkehr-Weg postuliert. In der Stellungnahme zu unserer Motion behauptet der Regierungsrat, dass der Verkehr auf der Sihltalstrasse um 60 Prozent zurückgegangen sei. In der Medienmitteilung am 12. November 2010 zum einjährigen

Jubiläum der Eröffnung der A4 spricht er seltsamerweise nur noch von 30 Prozent. Wir sind hier etwas verwirrt, aber hoffen natürlich auf Klärung. Die Redimensionierung beziehungsweise der Rückbau sind also definitiv nötig, um den Verkehr auf der Sihltalstrasse zu minimieren.

Ein weiteres Paradestück ist auch dieses Jahr wieder Uster West. Ich kann dazu eigentlich nur wiederholen, was ich letztes Jahr schon sagte: Das ursprüngliche Projekt erwies sich als nicht rechtskonform, also wird uns jetzt wie ein Würstzipfel ein Teil serviert, der zwar rechtskonform ist. Aber wie beim Anschnitt die Salami eigentlich nichts ist ohne die restliche Salami, ist auch dieses Teilstück nur sinnvoll, wenn dann der Rest auch noch serviert wird.

Wir nehmen das Strassenbauprogramm zur Kenntnis und nehmen einmal mehr zur Kenntnis, dass der einzig richtige Platz aller Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmerinnen grundsätzlich das Auto wäre.

Josef Wiederkehr (CVP, Dietikon): Einmal mehr dürfen wir das Strassenbauprogramm des Regierungsrates beraten. In diesem Jahr ist es dadurch geprägt, dass ein grosser Teil im Programm entfällt. Die Nationalstrassen sind zwischenzeitlich weitgehend in die Kompetenz des Bundes übergegangen. Nichtsdestotrotz nimmt der Bericht auch auf verschiedene Nationalstrassenprojekte Bezug. Dies ist richtig und wichtig, denn es bestehen nach wie vor wichtige Verknüpfungen. Erfreulich ist, dass der Kanton sich dafür einsetzt, dass verschiedene Lücken und Stauschwerpunkte im Nationalstrassennetz geschlossen beziehungsweise entschärft werden, ich denke beispielsweise an die Oberlandautobahn oder auch an die Nordumfahrung. Hier besteht dringender Handlungsbedarf. Nicht umsonst wurden hier schweizweit die meisten Staustunden gemessen. Der überregionale Verkehr wird dadurch stark beeinträchtigt. Aber auch die betroffenen Regionen wehren sich immer stärker gegen den Ausweichverkehr aufgrund der fast chronischen Staus. Vor einigen Jahren waren es auf der Nordumfahrung noch 278 Tage Stau pro Jahr. Inzwischen ist diese Zahl wohl noch weiter angewachsen, auch wenn das Maximum von 365 Tagen ja schon fast erreicht ist. Die Folgen für Umwelt und Wirtschaft sind immens.

Im Bereich Nationalstrassen ist es erfreulich, dass sich die Zürcher Regierung jetzt auch sehr stark für eine Überdeckung der Weininger

Seite des Gubrist-Portals einsetzt. So kann aus raumplanerischer Sicht sichergestellt werden, dass die Landressourcen weitmöglichst geschont werden. Zudem dürfte eine rasche Realisierung der dritten Röhre nur dann möglich sein, wenn die Anliegen der Region und des Kantons in die Projektierung miteinbezogen werden und eine rasche Realisierung dieses Projektes ist ja letztendlich im Interesse der ganzen Schweiz.

Bezüglich Staatsstrassen setzt der Kanton sich vier Ziele, welche ich nicht wiederholen möchte, da sie im Bericht nachzulesen sind. Zur Erreichung dieser Ziele sind verschiedene Projekte in Arbeit. Besonders wichtig ist es der CVP, dass bei diesen ein ganz besonderes Augenmerk auf die Abstimmung zwischen Siedlung und Verkehr geachtet wird. Konkret sollen die Projekte nicht zu einer weiteren Zersiedelung führen, sondern die Erschliessung für den MIV und den mindestens so wichtigen ÖV muss für die Gebiete verbessert werden, wo die Nutzung verdichtet werden soll beziehungsweise muss aufgrund der steigenden Bedürfnisse nach Wohnraum. Ein positives Beispiel diesbezüglich ist der geplante Ausbau der Mutschellenstrasse. Nur so kann sichergestellt werden, dass ein Zentrumsgebiet von kantonaler Bedeutung überhaupt seiner geplanten Bestimmung zugeführt werden kann. Nur so kann der Zersiedelung entgegengetreten werden. Der Ausbau ist längst überfällig, denn die Knoten Mutschellenstrasse, Silberstrasse und Überlandstrasse sind praktisch täglich zu Stosszeiten überlastet. Hier brauchen wir dringend Abhilfe. Wichtig ist jedoch, dass der ÖV für dieses Gebiet ebenfalls entsprechend ausgebaut wird. Wir freuen uns, wenn sich der Kanton auch weiterhin mit der gleichen Entschlossenheit dafür einsetzt, neben dem Bus auch für die S-Bahnstation Silber. Denn Verkehrsprobleme können nur gelöst werden, wenn ÖV und MIV integral betrachtet werden.

Ferner ist positiv zu vermerken, dass für die Verbesserung des Lärmschutzes künftig mehr Geld zur Verfügung stehen wird. Wichtig ist nur, dass dieses Geld auch sinnvoll ausgegeben wird. In diesem Zusammenhang ist es wünschenswert, die bisherige Strategie zu überdenken und vermehrt das Schwergewicht auf die Lärmbekämpfung an der Quelle zu legen. Denn aus Erfahrung kann man feststellen, dass Lärmschutzwände vielerorts die Erwartungen der Bevölkerung nicht erfüllen.

Die Verkehrssteuerung wird weiterhin einen hohen Stellenwert geniessen, und das ist gut so. Immerhin handelt es sich hierbei um ein altes CVP-Anliegen unter den Stichwort «Elektronik vor Beton». Eine

effektive Steuerung ist essenziell, um Stauzeiten zu minimieren. Die von den Städten Zürich, Winterthur und dem Kanton geplante Leitzentrale Verkehrsraum Zürich könnte dem Verkehrsmanagement erhebliche Schubkraft verleihen. Wichtig ist jedoch, dass die Verkehrssteuerung fair ist. Diesbezüglich ist dem Limmattal das Tropfenzählersystem noch in guter beziehungsweise eben äusserst schlechter Erinnerung. Die Lösungen dürfen nicht so ausgestaltet sein, dass der nationale Verkehr zum Laufen gebracht wird, indem man den regionalen Verkehr völlig zum Erliegen bringt. Wir alle hier im Rat wissen es bestens, wie wenig Support wir aus den andern Kantonen erhalten, wenn es um die Finanzierung eines Projektes auf Zürcher Boden durch den Bund geht.

In dem Sinn nimmt die CVP-Fraktion das Strassenbauprogramm zur Kenntnis.

Markus Schaaf (EVP, Zell): Was soll man zu einem Thema sagen, zu dem man eigentlich gar nichts zu sagen hat, sondern es höchstens zur Kenntnis nehmen darf? Man kann sich grundsätzliche Gedanken machen. Das Bauprogramm des Regierungsrates, das er uns jährlich zur Kenntnis vorlegt, basiert auf dem Richtplan und auf dem vom Regierungsrat festgelegten Gesamtverkehrskonzept. Beides ist im Internet für jedermann abrufbar. Im Gesamtverkehrskonzept hat der Regierungsrat verschiedene Visionen entwickelt und er nennt an erster Stelle als seine Vision für den Kanton Zürich: «Der Kanton Zürich sorgt mit seiner fortschrittlichen Verkehrspolitik dafür, dass die Mobilität der Verkehrsteilnehmenden grundsätzlich positiv erlebt und erfahren wird.»

Visionen sind etwas Schönes. Da kann man sich einen Idealzustand vorstellen, der an und für sich noch nichts mit der Realität zu tun haben muss. Visionen können beflügeln, motivieren, leiten und zu Höchstleistungen herausfordern. Walt Disney sagte es einmal so: «If you can dream it, you can do it», also «Wenn du es dir vorstellen kannst, dann kannst du es auch machen». Etwas nüchterner und sachlicher sieht es der ehemalige Bundeskanzler Helmut Schmidt. Er sagte einmal: «Wer Visionen hat, sollte lieber gleich zum Arzt gehen.» Nun sollte man hin und wieder Visionen und Realitäten miteinander vergleichen und so überprüfen, ob man wirklich auf dem richtigen Weg ist, dieser erwünschten Vision einen Schritt näher zu kommen. Ich könnte mir beispielsweise vorstellen, dass man all den Passagieren,

die sich morgens um sieben in die S-Bahn quetschen, ein SMS schickt mit der Vision des Regierungsrates zum Verkehrskonzept. Oder man macht eine Radiodurchsage, und alle, die am Morgen um sieben im Stau sitzen, hören es in ihrem Auto und können überprüfen, ob sie den Verkehr jetzt positiv erleben und erfahren. Verkehrsteilnehmende sind Fussgänger, Velofahrer, Autofahrer, Lastwagenfahrer, Zugfahrende, Busfahrende und alle, die ich jetzt noch vergessen habe. Und wenn man sich all diese Gruppen mit ihren Bedürfnissen vorstellt, dann wird es klar, dass es zwangsläufig zu Interessenskonflikten kommen muss. Denn alle wollen dasselbe: Sie wollen von Punkt A nach Punkt B möglichst rasch, möglichst sicher, möglichst günstig und vor allem möglichst vor allen andern. Wenn man in dieser Konstellation Jahr für Jahr ein Strassenprogramm vorlegen muss, welches allen Verkehrsteilnehmenden gerecht werden soll, dann bedeutet das etwa die Quadratur des Kreises.

Die EVP hat mit Befriedigung zur Kenntnis genommen, dass der Regierungsrat im Programm 2011 bis 2013 ein besonderes Augenmerk auf die Erhöhung der Sicherheit gelegt hat. So will er sich im Bereich Lärmschutz, Fussgängeranlagen und Velowege stärker engagieren, endlich stärker engagieren. Damit wird dem Schutz der schwächsten Verkehrsteilnehmer vermehrt Beachtung geschenkt. Wir hoffen sehr, dass dies jetzt auf sinnvollere Weise geschieht als noch in den vergangenen Jahren. Da wurden bei uns auf dem Land vielerorts Fussgängerstreifen aufgehoben mit dem Argument, das erhöhe die Sicherheit der Fussgänger, weil sie jetzt ja nicht mehr über die Strasse gehen. Im Weiteren begrüsst die EVP, dass der Kanton sich für eine noch bessere Fahrplanstabilität beim strassengebundenen ÖV einsetzen will. Zu den verschiedenen weiteren geplanten Aktionsschwerpunkten will ich mich hier nicht mehr weiter äussern, dazu haben Sie eine Menge schon gehört und werden noch eine Menge hören.

Mit grossem Unbehagen nehmen wir zur Kenntnis, dass der Kanton beim Strassenunterhalt die Summe von 25 Millionen Franken einsparen will. Diese Einsparung läuft unter dem Begriff San10, ist also eine Sanierungsmassnahme. Statt Strassen und Anlagen werden nun die Finanzen saniert. Hier müssen wir uns einfach alle im Klaren sein: Aufgeschoben ist nicht aufgehoben. Ich habe durchaus Verständnis, dass der Kanton Zürich seine Finanzen im Griff haben muss und soll und wir den kommenden Generationen keinen Berg von Schulden hinterlassen sollen. Doch aufgehobene Unterhaltsarbeiten von Strassen führen früher oder später zu teuren Reparaturarbeiten. Also dieses

Geld ist nicht gespart, sondern nur vor uns hergeschoben. Es gilt deshalb genauso darauf zu achten, dass wir der nächsten Generation nicht eine verlotterte und sanierungsbedürftige Infrastruktur hinterlassen.

Der Kanton Zürich sorgt mit seiner fortschrittlichen Verkehrspolitik dafür, dass die Mobilität von Verkehrsteilnehmenden grundsätzlich positiv erlebt und erfahren wird. Dazu noch ein Zitat von Friedrich Dürrenmatt: «Man soll nie aufhören, sich die Welt vorzustellen, wie sie am vernünftigsten wäre.» Gerne engagiert sich die EVP auch weiterhin für eine vernünftige Verkehrspolitik und nimmt in diesem Sinne Kenntnis vom Strassenbauprogramm 2011 bis 2013.

Michèle Bättig (GLP, Zürich): Die Grünliberalen begrüßen die Massnahmen zum Ausbau des Fuss- und Radwegnetzes. Ganz besonders begrüßen wir die Massnahmen im Rahmen des Veloförderungsprogramms, welche zum Ziel haben, die Verkehrssicherheit zu erhöhen sowie im Bereich der Verkehrsschulung und Information zu sensibilisieren; leider hier nur für Velofahrer und nicht auch für Autofahrer. Im Weiteren freuen wir uns sehr, dass eine Koordinationsstelle Veloverkehr beim Amt für Verkehr geschaffen wird. Wir erhoffen uns von der Koordinationsstelle unter anderem, dass sie die baulichen Projekte weiterbringt und die im Strassenbauprogramm zur Verfügung stehenden Gelder für Radverkehrsanlagen endlich ausgegeben werden können und den Velofahrern auch etwas bringen.

Zur Kostenaufteilung: Wir regen an, in Zukunft mehr Mittel zur Verbesserung der Sicherheit des Langsamverkehrs sowie für den Ausbau des Fuss- und Velonetzes einzuplanen und auch einzusetzen. Im Vergleich zu den restlichen Ausgaben für den Ausbau und Unterhalt der Strassen sind aus unserer Sicht die Ausgaben für den Fuss- und Veloverkehr immer noch deutlich zu niedrig, und dies bereits seit Jahren. Dies auch im Hinblick auf die Umsetzung der kantonalen Ziele im Energieplanungsbericht 2006, dass die CO₂-Emissionen im Kanton bis 2050 auf 2,2 Tonnen CO₂ pro Person und Jahr gesenkt werden sollen. In diesen CO₂-Emissionen sind auch die Emissionen des Verkehrs enthalten. Also müssen wir auch im Verkehr CO₂ einsparen. Eine langfristige, konstante und konsequente Förderung des Fuss- und Veloverkehrs sowie des ÖV hat in diesem Sinne höchste Priorität, um die kantonalen Ziele zu erreichen und auch einen Beitrag zu den nationalen CO₂-Zielen zu leisten. Sie würden zudem auch helfen, die immensen Staukosten im Kanton zu senken. Der Rückbau von nicht mehr

benötigten Strassenkapazitäten, wie zum Beispiel bei der Sihltalstrasse, soll zudem eingeplant und auch konsequent vorangetrieben werden.

In diesem Sinne nehmen wir das Bauprogramm der Staatsstrassen zur Kenntnis.

Hans Egli (EDU, Steinmaur): «Allen Leuten recht getan, ist eine Kunst, die niemand kann.» In diesem Sinne möchte ich der Regierung in erster Linie den Dank für ihre unlösbare Aufgabe aussprechen, denn die Begehrlichkeiten und Wünsche der Bevölkerung und Politiker an das Strassenbauprogramm sind unerfüllbar. Trotzdem muss ich auch einige negative Punkte ansprechen:

Da wir als Kantonsrat das Strassenbauprogramm nur zur Kenntnis nehmen können, ist es sinnvoll, zukünftig im Rahmen der Strassengesetzrevision dem Kantonsrat mehr Kompetenzen und Einflussmöglichkeiten zu geben.

Die EDU kann verstehen, dass im Rahmen des San10 in der Investitionsrechnung Geld eingespart wird, indem Bauprojekte verzögert werden. Wir können jedoch nicht verstehen, dass Einsparungen im Strassenunterhalt von 25 Millionen Franken gemacht werden. Die Strassen als sehr wichtige Infrastrukturbauten kann man nicht verrotten lassen. Da der Strassenfonds zum Strassenbauen dient, kann man die 16 Millionen Franken, die zur Polizei fliessen, auch als Zweckentfremdung bezeichnen. Ich frage Sie, Regierungsrat Ernst Stocker, ist der Strassenfonds ein Selbstbedienungsladen?

In diesem Sinne nimmt die EDU Kenntnis des Strassenbauprogramms. Danke.

Bruno Grossmann (SVP, Wallisellen): Alle Jahre wieder nehmen wir Kenntnis vom Strassenbauprogramm, ohne dass wir irgendeinen Einfluss darauf haben. Alle Jahre wieder sind die Empörung und der Frust gross, da die Prioritäten des Regierungsrates nicht unseren Vorstellungen entsprechen. Der diesjährige Bericht bestätigt wiederum die Prioritäten der vergangenen Jahre, Fuss- und Radwegenlagen geniessen die bevorzugte Behandlung. Entsprechend der Radwegstrategie des Regierungsrates wird das Radwegnetz zügig erweitert. Das Gejammer der Linken ist hier nicht nachvollziehbar.

Im vorliegenden Bericht nimmt das Kapitel Fuss- und Radfahreranlagen eine bedeutende Stellung ein, die im Verhältnis der Wichtigkeit von Nationalstrassen, Staatsstrassen und des öffentlichen Strassenverkehrs in hohem Masse überbewertet wird. Die Probleme liegen nicht beim Langsamverkehr. Allein für das Radwegnetz sollen in den nächsten drei Jahren 45 Millionen Franken ausgegeben werden und für Fussgängeranlagen nochmals 26 Millionen Franken, zusammen also 76 Millionen Franken, eine stolze Summe für den Langsamverkehr. Für Fahrbahnbauten sind in den nächsten drei Jahren lediglich 114 Millionen Franken vorgesehen. Im Vergleich zu den Staukosten sind die Investitionen ungenügend.

Am Staatsstrassennetz muss bei den Fahrbahnbauten dringend einiges mehr getan werden. Die Bewirtschaftung der vorhandenen Infrastruktur durch ein Verkehrsmanagement wird trotz hoher Kosten die Stausituationen in der Agglomeration nicht eliminieren. Nur der Ausbau des Netzes wird eine anhaltende Verbesserung bringen. Die alltäglichen Staus führen jedenfalls nicht zu einer Verbesserung der Lebensqualität, wie sich das Eva Torp wünschte. Radwege lösen dieses Problem ebenfalls nicht. Die vom Regierungsrat angestrebten verkehrstrennenden Massnahmen für Busbevorzugungen werden wohl die Fahrplanstabilität des öffentlichen Verkehrs verbessern oder gewährleisten. Gleichzeitig wird aber der motorisierte Individualverkehr mit diesen Massnahmen weiter behindert.

Erfreut hat die SVP letztes Jahr zur Kenntnis genommen, dass sich der Ausbaustandard der Staatsstrassen endlich auf das Nötige beschränken soll. Das damals genannte mutmassliche Einsparpotenzial von 8 Prozent ist beachtlich. Es wäre nun interessant zu erfahren, ob das angenommene Sparpotenzial nun wirklich auch realisiert werden konnte.

Das Nationalstrassennetz ist an den Bund übergegangen, und es bewahrheitet sich leider bereits, dass bei vielen Projekten, die eigentlich baureif wären, anscheinend Verzögerungen auftreten. Hier muss der Regierungsrat energisch darauf pochen, dass diese Projekte vorangetrieben und endlich realisiert werden können. Die Strassen in den Agglomerationsgemeinden um die Stadt Zürich sind teilweise so überlastet, dass der totale Verkehrszusammenbruch droht. Nach der Eröffnung der Westumfahrung hat sich die Lage in den Gemeinden des Glatttals, Furt- und Limmattals auf dem Staatsstrassennetz jedoch weiter verschärft. Mit den vorgesehenen Verkehrssteuerungen werden die fast permanenten Stausituationen etwas entschärft. Ohne weitere Ausbauten von diversen Strassen werden die unhaltbaren Zustände

aber nicht entscheidend verbessert. Arbeitstätige sind auf ein gut funktionierendes Strassennetz angewiesen, ebenso auf ein gutes ÖV-Netz.

Stautunden führen zu hohen volkswirtschaftlichen Schäden, wie wir bereits gehört haben. Ohne die dringend notwendigen Ausbauten des Strassennetzes, vor allem in den Agglomerationsgemeinden und anderen überlasteten Orten, wird das Staatsstrassennetz des Kantons Zürich nicht in der Lage sein, die Verkehrszunahmen zu bewältigen. Die SVP hat die Hoffnung noch nicht aufgegeben, dass der Regierungsrat den dringenden Bedarf endlich erkennt und dass er nicht nur den Langsam- und den öffentlichen Verkehr vorantreibt. Die eigentlichen Probleme liegen beim motorisierten Individualverkehr. Der Kanton Zürich ist im internationalen Wettbewerb ... (*Die Redezeit ist abgelaufen.*)

Max Homberger (Grüne, Wetzikon): Am 9. Mai 1977 hielt Baudirektor Jakob Stucki in diesem Hause fest, dass unter den Hochleistungsstrassen die Umfahrung Wetzikon im Betrage von 90 Millionen Franken dem Referendum unterstehen würde. Bis heute mutierte die Umfahrung Wetzikon auf den Plänen zur internationalen Lastwagenrollbahn. Sie kostet 1150 Millionen Franken und das Referendum scheint gebodigt. Am 11. Mai 2001 bezeichnete Heinz Girschweiler im «Tagi» (*Tagesanzeiger*) diese Strasse als Luxusvariante. Er orakelte, die Volksabstimmung werde mit sehr hoher Wahrscheinlichkeit verloren, also müsse man das Volks-Nein abwarten, bevor gescheitere Varianten diskutiert werden könnten. Am 10. September 2007 war Volkswirtschaftsdirektorin Rita Fuhrer der Auffassung, ein Spatenstich im Jahre 2010 wäre durchaus möglich. Wahrscheinlich gibt es diesen dieses Jahr nicht mehr, schon witterungsbedingt. Heute liest man unter NS9, Oberlandautobahn, dass der Bund das Strassennetz übernehmen sollte – das ist noch offen –, dass die Finanzierung desselben nicht gesichert ist, da Kompensationen geltend gemacht würden. Man weiss nicht: Kompensationen voll oder kleine oder grosse? Das ist offen. Fest steht lediglich, dass der Bund nur eine rechtskräftige Strasse übernehmen wird, das heisst, das Verwaltungsgericht wird entscheiden, allenfalls wird das Bundesgericht entscheiden.

Wir Grünen und AL lehnen diese internationale Rollbahn ab, weil wir grundsätzlich keinen zusätzlichen Strassenkapazitäten zustimmen, weil wir der Auffassung sind, die Autobahn könnte in dieser nationalen Moorlandschaft gar nicht gebaut werden, weil wir grundsätzlich

für die Stärkung der regionalen Wirtschaft eintreten und weil wir der Auffassung sind, die noch vorhandenen Fruchtfolgeflächen seien ungeschmälert zu erhalten. Das Motto könnte lauten: Äpfel aus Seegräben und nicht solche aus Sebastopol.

Ich äussere mich noch zur Wetziker Westtangente. Im Vorjahr hielt der Regierungsrat fest, ich zitiere: «Für die Fertigstellung der Westtangente in Wetzikon ist mit Investitionskosten von rund 17 Millionen Franken zu rechnen.» Und im vorliegenden Bericht wird die gesamte Westtangente bis zu deren Fertigstellung voraussichtlich 45 bis 50 Millionen Franken kosten. Eine grössere Schnoddrigkeit ist kaum vorstellbar.

Da fliesst der Kempterbach seit dem Rückzug des Linthgletschers, da fährt die Eisenbahn schon zu Dampfzeiten und die Baudirektion stellt heute fest, dass die Westtangente einen Bach und ein Bahngleise zu unterqueren hätte. Spätestens seit Clausewitz (*Carl von Clausewitz*) wissen wir, dass Kartenentschlüsse in aller Regel unbrauchbar sind. Im nächsten Bericht wird dann wohl von 100 Millionen Franken die Rede sein, ich erkläre Ihnen, weshalb: Der westliche Abschnitt der Weststrasse soll ausgebaut, soll kapazitätsgesteigert und erneuert werden. Schauen Sie sich dort die Topografie an. Der Abschnitt Uster bis Motorenstrasse wurde durch die Gemeinde Wetzikon gebaut und bezahlt. Diese 10 Millionen Franken sind auch noch fällig. Der Abschnitt Motoren- bis Kastellstrasse ist jetzt eine reine Quartierstrasse. Sie ist schon heute zerrissen und verworfen. Sie ist buchstäblich auf Sand gebaut und sie ist auf Moorboden gebaut. Sie muss vollständig erneuert werden, soll sie zu einer Westtangente mutieren. Der östliche Abschnitt notabene, von der Kastellstrasse bis zur Pfäffikerstrasse, ist komplett neu zu erstellen. Es geht um 800 Meter Strasse. Es gilt, wie gesagt, einen Bach und ein Bahngleise zu unterqueren. Es gilt, unmittelbar an der Perimetergrenze der nationalen Moorschutzlandschaft Pfäffikersee zu bauen. Und es gilt, vollständig im Grundwasser zu bauen. 100 Millionen Franken dürften demnächst erreicht sein– 100 Millionen Franken, um die Wetziker Bahnhofstrasse mit ihren 17'000 Autos in 24 Stunden zu entlasten. Die idyllische Zahl von 700 Autos pro Stunde. Das Gros dieser 17'000 Autos bilden Ziel-, Quell- und Binnenverkehr. Die Bahnhofstrasse ist, wie Sie wissen, wie wir alle wissen, die Schlagader der Wetziker Geschäfte. Wer diese kappt... (*Die Redezeit ist abgelaufen.*)

Benno Scherrer Moser (GLP, Uster): Wir können das Bauprogramm der Staatsstrassen nur zur Kenntnis nehmen. Das haben wir getan und wir bitten jetzt die Regierung, unsere Position zu den Vorhaben aus dem Bezirk Uster, Fällanden und Uster West zur Kenntnis zu nehmen. Beide sind im Bauprogramm 2010 bis 2013 drin, beide werden wohl nicht bis 2013 realisiert werden können und, lassen Sie mich das gleich sagen, das bedauern wir nicht. Für beide liegt noch kein Antrag vor, über den wir hier reden, den wir zur Kenntnis nehmen, ablehnen oder in der Kommission diskutieren könnten. Und für Uster wurde ein solcher ja schon zurückgezogen, weil man festgestellt hat, dass sowohl Finanzierung als auch Umweltverträglichkeit nicht gegeben sind. Beide Vorhaben sind sehr problematisch in Bezug auf den Schutz der Landschaft und tangieren bundesrechtlich geschützte Gebiete. Das eine Projekt tangiert Wald, das andere Projekt tangiert ein wichtiges Moor. Beide sollen den Verkehr von traditionellen Routen wegführen und beide werden den Verkehr direkt an neuen attraktiven Wohnlagen vorbeiführen oder sogar mitten in diese hinein. Beide Projekte geben vor, ein Stauproblem, ein Kreuzungsproblem lösen zu wollen. Und beide werden den Stau weg vom Kreisel, weg von der Barriere wohl kurzfristig lösen, ihn aber einfach verlagern. Schon heute haben wir in Uster nicht einfach nur bei den Bahnübergängen Stau – aber lokal wird das Problem einzig den Barrieren in die Schuhe geschoben – sondern der Verkehr staut sich auch regelmässig bei der Autobahnausfahrt, dort wo zwei neue Kreisel gebaut worden sind, schlicht und einfach deshalb, weil es zu viel Verkehr hat, und nicht, weil man die Infrastruktur zur Verfügung gestellt hat. Folge: Dieses Problem können wir nicht mit neuen Strassen lösen und dieses Problem wollen die Grünliberalen nicht mit neuen Strassen lösen. Beide Strassen kosten zwischen 20 und 50 Millionen Franken – nur für die jetzt im Bauprogramm stehenden Stücke –, aber beide werden im ebenso wenig sinnvollen Vollausbau massiv mehr kosten, und davon steht bei beiden im Bauprogramm noch kein Wort. Aber diese Kosten fallen ja auch erst nach 2013 an.

Kurz: Wir Grünliberalen haben das Programm insgesamt und zu beiden Vorhaben zur Kenntnis genommen, werden aber weiterhin gegen beide Strassen sein. Besten Dank.

Hans Lüubli (Grüne, Affoltern a. A.): Unsere Fraktionskollegin Françoise Okopnik hat die allgemeinen Ausführungen zum Bericht bereits erläutert. Ich äussere mich zu einem Detailprojekt. Unter «Staatsstras-

sen» auf Seite 9 des Berichts sind als Autobahnzubringer zum A4-Anschluss Affoltern eine neue Umfahrungsstrasse im Naherholungsgebiet an der Reuss, in Ottenbach, und ein einschneidender Ausbau der Kantonsstrasse durch den Weiler Bickwil/Obfelden erwähnt. Die Kosten sind mit 62 Millionen Franken veranschlagt, wovon der Bund 25 Millionen übernehmen würde. Ein Antrag steht noch aus. Es ist also nicht so, wie Kollegin Carmen Walker Späh sagt, dass keine Projekte geplant seien. Das ist ein Projekt, dessen Mittel sicher gespart werden könnten. Diese Umfahrungsstrassen sind nicht nur überflüssig, sondern kontraproduktiv. Es wird nämlich genau das erzeugt, was auch von der FDP offenbar nicht gewünscht wird, nämlich längere Verkehrswege vom Arbeitsplatz zum Wohnort, weil die Zersiedelung im Prinzip gefördert wird, und die Peripherie von Zürich, die Agglomeration, bis in den Kanton Aargau ausgedehnt wird. Es wird mehr Verkehr erzeugt, indem der Autoverkehr vom Aargau ins Säuliamt gelotst wird. Nicht der Autobahnzubringer, sondern die geplanten Fachmärkte in Affoltern am Albis sollen erschlossen werden, Fachmärkte, die auch noch nicht bewilligt und sehr umstritten sind. Heute Abend wird darüber an der Gemeindeversammlung von Affoltern wieder einmal gestritten werden. Hier in Affoltern werden die nächsten Verkehrsprobleme entstehen. Schon ist im regionalen Verkehrsplan eine zweite Autobahnquerung in Affoltern mit zusätzlichen Erschliessungsstrassen eingetragen, die dann wiederum der Kanton bezahlen dürfte.

Die Grünen lehnen diese Strassenbauprojekte entschieden ab. Ich danke für die Aufmerksamkeit.

Adrian Bergmann (SVP, Meilen): Die SVP hat beim Verkehr eine klare Zielsetzung: Der Verkehr muss fliessen. Und an dieser Zielsetzung messen wir auch das Strassenbauprogramm. Leider ist das Strassenbauprogramm, das der Gesamtregerungsrat verabschiedet hat, gemessen an dieser Zielsetzung, völlig unbefriedigend. Das Strassenbauprogramm zeigt überhaupt nicht auf, wie der jetzige desolate Zustand am Morgen und am Abend beseitigt werden kann, geschweige denn, dass vorliegende Projekte Anlass zur Hoffnung geben könnten. Im Gegenteil: Es sind kaum Projekte vorhanden. Es findet vielmehr eine Pflasterlipolitik statt. «Es bizzeli» bauliche Massnahmen für die Sicherheit – die lässt sich ja immer rechtfertigen –, dort ein «Kreisel», da ein Veloweg sowie hier ein Rückbau einer Busbucht, die Verengung einer Strasse und hier Fussgängeranlagen oder da noch 16 Milli-

onen Franken für die Kantonspolizei und 2 Millionen Franken für den ÖV-Strassenverkehr. Um den Autofahrer zu beruhigen, gibt's noch 10 Millionen Franken für das Verkehrsmanagement. Und vor allem wird gemanagt und abgewogen und studiert und Konzepte erarbeitet, aber nur nicht gebaut. Seinem Namen wird das Strassenbauprogramm also nicht gerecht. Während man am Walensee die jahrzehntelangen Staus mit einem Ausbau der Strasseninfrastruktur null Komma plötzlich zum Verschwinden gebracht hat, predigt die Linke unaufhörlich «Mehr Strassen bringen mehr Verkehr» und baut in Zürich die Strassen zurück. Die Belastung der vorhandenen Engpässe wird immer prekärer und der Regierungsrat und auch der Bund schauen nur zu. Die Eliminierung des Transitverkehrs durch Zürich ist für alle sichtbar, eine gescheiterte destruktive Politik. Wir stehen täglich nicht nur am Gubrist, sondern nun auch von Urdorf bis Brüttisellen. Die alternative Ostumfahrung Zürich fehlt.

Die Täter sind bekannt und müssen vermehrt als Verursacher der Verkehrsmisere rund um Zürich publik gemacht werden. Da war man zum Beispiel für die Personenfreizügigkeit – das ist eine der Ursachen –, ist aber nicht bereit, die dafür notwendige Infrastruktur bereitzustellen. Linksgrüne, vielleicht sogar gutgemeinte, naive Veloträumereien bringen uns ins Elend, sprich: zum Verkehrsinfarkt. Ich kann es fast nicht glauben, dass die Regierung vorsätzlich bereit ist, in Kauf zu nehmen, dass sich in den nächsten Jahrzehnten auf der Westumfahrung der Verkehr weiterhin mehrmals täglich stauen wird. Die Staukosten steigen ins Unermessliche und schaden unserer Volkswirtschaft und damit uns allen. Allein mit dem Wegfall der Staukosten könnte man den Ostring realisieren.

Die Lage ist so desolat, dass nun unkonventionelle rasche Lösungen und mutige Entscheidungen gefragt sind. Auch Bern müsste endlich reagieren und die Verkehrsmisere rund um Zürich angehen, indem wie beim Durchgangbahnhof Projekte rasch angegangen und umgesetzt werden. Der Kanton muss seine gesetzlichen Kompetenzen wahrnehmen. Er muss deshalb die Stadt Zürich an die kurze Leine nehmen. Und er muss ernsthaft prüfen, die Transitachsen durch Zürich wieder solange zu aktivieren, bis brauchbare Alternativen vorhanden sind. Und hier bringt das Strassenbauprogramm keinerlei Lösungen für diese Problematik, die alle Leute auf der Strasse als sehr drängend ansehen. Stattdessen wird die Verwendung der Mittel aus dem Strassenfonds immer stärker ausgeweitet. Ich frage mich, wann nebst der Polizei bald auch noch die Feuerwehr und der Rettungsdienst aus dem

Strassenfonds finanziert werden. Die SVP appelliert an den Regierungsrat, sich der Problematik der täglichen Staus nicht nur im Büro mit Management und Studien, sondern endlich mit konkreten Lösungen in der Praxis anzunehmen und auch beim Bund konkrete Lösungen einzufordern.

Ornella Ferro (Grüne, Uster): Wird das neue Projekt Uster West für die Natur und die Bewohner von Uster bekömmlicher? Nein. Wir Grünen haben die Salami taktik des Regierungsrates schon im letztjährigen Strassenprogramm kritisiert und wir bleiben dabei. Dieser Salami ist ungeniessbar. Er wird auch nicht besser, je mehr «Rädli» man davon abschneidet und den Leuten portionenweise in kleinen Häppchen vorsetzt. Denn Uster West ist keine Umfahrung, wie alleweil behauptet wird, Uster West ist ein Strassenneubau. Uster West wird Teil einer Hauptverkehrsachse quer durch Uster hindurch sein. Auf dieser Achse werden mehr als 20'000 Autos pro Tag durchfahren. Der Kanton beabsichtigt mit Uster West die erste Etappe einer neuen Rosengartenstrasse zu bauen – durch Uster, durch ein bestehendes Wohnquartier. Dieses Salami rädli wird zu akuten Verdauungsproblemen für Uster führen und dem Image von Uster massiv schaden.

Zur Erinnerung: Uster hat unter anderem den Wacker-Preis erhalten, weil die frühere Hauptverkehrsachse, die vierspurige Zürichstrasse, die früher von rund 16'000 Autos pro Tag benutzt wurde, redimensioniert werden konnte. Die Winterthurerstrasse, eine bestehende Hauptverkehrsachse, soll gemäss neuem Projekt an den Rand des Brandschänkirieds und durch ein Amphibienlaichgebiet von nationaler Bedeutung verlegt werden. Schon das Vorprojekt war nicht umweltverträglich, vor allem die eben erwähnte Parallelführung der Winterthurerstrasse war es nicht. Trotzdem ist dieser Abschnitt wieder Bestandteil des Projektes. Die Zwängerei der Baudirektion lässt einen langen Rechtsstreit erwarten für einen unnötigen Strassenabschnitt. Die Regierung ist sich dieses Wagnisses offenbar bewusst, sonst würde sie im Text zum Strassenbauprogramm nicht explizit auf Verzögerungen wegen allfälliger Rechtsmittelverfahren hinweisen, wie sonst bei keinem kantonalen Projekt. Die Zwängerei ist also offensichtlich und wird den Steuerzahlerinnen weitere Opfer abfordern – ohne greifbaren Nutzen.

Die 21 Millionen Franken im Strassenbauprogramm sind nicht haltbar. Sie lösen kein einziges Verkehrsproblem, sondern schaffen neue.

Diese 21 Millionen Franken können ohne nachteilige Folgen eingespart werden. Die Infrastrukturengpässe im Kanton Zürich liegen ganz woanders: beim ÖV, bei Velowegen, bei Fussgängerwegen. Dort sollen mehr Mittel eingesetzt werden. Danke.

Roland Munz (SP, Zürich): Eine wichtige Funktion des Kantonsrates, dieses Parlamentes, liegt ja auch in der Aufgabe, politisches Forum zu sein und gegenseitig auch Meinungen und Ansichten auszutauschen. In diesem Sinne helfe ich Bruno Grossmann von vis-à-vis sehr gerne. Er hat zutreffend ausgeführt, die Regierung halte im Strassenbauprogramm fest, Fuss- und Radwege würden bevorzugt behandelt. Dies wird so ausgesagt. Er versteht nun das Gejammer der Linken nicht. Ich helfe ihm gerne, damit es auch wirklich alle verstehen hier drin:

Unsere Kritik richtet sich nicht an die hehren Worte im Strassenbauprogramm, unsere Kritik richtet sich nämlich dahingehend, dass wir den im Strassenbauprogramm gemachten hehren Ausführungen ganz einfach keinen Glauben mehr schenken können, und das ist das Problem. Mehr noch, mit den schönen Worten des Strassenbauprogramms, wie es uns jedes Jahr vorgelegt wird und es immer schön tönt, haben wir langsam das ernsthafte Gefühl, uns werde bloss Sand in die Augen gestreut, so sehr, dass ich vielleicht am letzten Montag nicht hier sein konnte, sondern eine Augenklinik aufsuchen musste; das nur am Rande. Weshalb haben wir dieses Gefühl? Für das Jahr 2009 wurden 13 Millionen Franken für das Radwegnetz eingestellt, ausgegeben wurde weniger als die Hälfte, nämlich 6 Millionen Franken. Für Lärmsanierungen wurden 6 Millionen Franken eingesetzt, ausgegeben wurde ein Drittel. Also wer über viele Jahre – das geht jetzt nicht bloss in diesem Jahr so, es ist schon lange Tradition –, wer über Jahre uns vollkommen falsche Zahlen vorlegt, denen dann nicht nachgelebt wird, der muss sich nicht wundern, wenn wir das kritisieren.

Bei den Radwegen hören wir schon fast seit Jahrzehnten traditionellerweise die beiden Ausreden, einerseits würden die Radwegprojekte wegen Einsprachen blockiert, deshalb konnte halt nicht so viel ausgegeben werden, wie man gerne ausgegeben hätte. Ja, was passiert eigentlich seit Jahrzehnten fast schon mit all diesen Einsprachen? In der Privatwirtschaft ist bekannt, dass Einsprachen ein Projekt zwar verzögern, aber eher verteuern als verbilligen. Und diese vor vielen Jahren wegen Einsparungen verzögerten Projekte sollten doch jetzt endlich

realisiert werden. Das heisst, mit einem Nachgang von ein paar Jahren müssten die Beträge trotzdem die eingestellten Werte erreichen.

Das Zweite, das wir immer hören: Es wird nur gebaut, wo baureife Projekte vorliegen. Lieber Regierungsrat – ich richte das Wort gleich an das ganze Gremium, auch wenn nur ein Vertreter, der zuständige Direktor (*Regierungsrat Ernst Stocker*), hier ist. Eine Gliederung der Teilstrecken nach Fünfjahresperioden, herausgegeben von der Baudirektion vor neun Jahren, zeigt 223 Projekte auf. Wo fehlt es? Können Sie uns das sagen? Brauchen Sie zusätzliches Personal, um die Projekte zur Baureife zu treiben? Dann sagen Sie uns das, wir helfen Ihnen gerne, im Budgetprozess die zusätzlichen Stellen dann auch zu bekommen. Objekte liegen vor – seit vielen Jahren – und wir wollen wissen, warum die nicht zur Baureife gebracht werden. Das sind unsere Kritikpunkte. Deshalb glauben wir den schönen Worten im Strassenbauprogramm nicht mehr, wir wollen die Taten sehen. Und dann können wir darüber reden, ob wir zufrieden sind oder nicht.

Zu Adrian Bergmann noch etwas als Letztes; hier zitiere ich auch gerne, wenn auch nicht wörtlich, den Herrn Baudirektor (*Regierungsrat Markus Kägi*), der vor zwei Wochen ja gesagt hat: Wenn mehr Leute Velo fahren würden, dann hätte es viel mehr Platz auf der Strasse. Dem ist so nichts mehr beizufügen und ich erwarte nun, dass die Projekte, wie vorgesehen, im Strassenbauprogramm endlich auch realisiert werden. Dann glauben wir vielleicht dem Programm in einem Jahr wieder.

Martin Geilinger (Grüne, Winterthur): Im Strassenbauprogramm will die Regierung Dutzende von Millionen jährlich für den Bau von Strassen ausgeben. Wofür eigentlich? Was machen wir hier eigentlich?

Zwei Stichworte: Markus Schaaf hat es erwähnt, die Mobilität soll positiv erlebt werden. Ja, wunderbar! Die platt gewalzte Quendelschnecke wird das schätzen, der überfahrene Igel wird glücklich sein. Der lärmgeplagte Anwohner wird die Mobilität ebenfalls sehr positiv erleben, ebenso wie das Husten der Kinder. Ich möchte hier doch noch etwas den Blick für das Ganze öffnen. Wenn wir etwas weiter schauen: In, sagen wir, 30 oder 40 Jahren werden die Energiepreise – da sind sich die Experten einig – massiv höher liegen als heute. Da werden auch die Benzinpreise massiv gestiegen sein. Das wird Auswirkungen auf den Autoverkehr haben. Der Autoverkehr wird nicht in diesem Ausmass stattfinden wie heute. Der Autoverkehr wird

abnehmen. Der motorisierte Individualverkehr als Massenverkehrsmittel ist ganz klar ein Auslaufmodell. Und in ein solches Auslaufmodell investieren wir jährlich Dutzende von Millionen, notabene beispielsweise von 2011 bis 2013 jedes Jahr 2 Millionen Franken mehr in Fahrbahn- und Strassenbauten; dies notabene parallel zu einem Sanierungspaket San10, bei dem bei sozialen und bei ökologischen Aufgaben gespart wird. Hinter einem solchen Plan kann ich nicht stehen.

Ruedi Menzi (SVP, Rüti): Es ist schon fast alles gesagt worden, auch viel Richtiges. Was mich aber als Oberländer langsam auf die Palme hochtreibt, sind die Umfahrung Grüningen und die Oberlandautobahn. Bei der Oberlandautobahn haben wir das Steuer schon längst aus der Hand gegeben und müssen nun ohnmächtig zusehen, wie die Zeit verstreicht und das Oberland leidet. Bei der Umfahrung Grüningen haben wir es in der Hand, eine Änderung herbeizuführen. Aber diese Änderung darf sich nicht nur auf einem Konzept für eine grossräumige Umfahrung des Städtchens Grüningen beschränken. Es muss eine Lösung gefunden werden, die den Namen «Lösung» auch verdient.

Ich bitte den Regierungsrat, das Problem «Städtli Grüningen» ernsthaft an die Hand zu nehmen; dies zum Wohle der Bevölkerung. Danke.

Eva Torp (SP, Hedingen) spricht zum zweiten Mal: Noch ganz kurz eine freudige Mitteilung zum Autobahnzubringer Obfelden/Ottenbach: Hans Läubli, Grüne, und ich freuen uns, denn heute in der 10-Uhr-Pause wird die IG «Erholen statt überholen» aus Ottenbach unserem Ratspräsidenten Gerhard Fischer zuhänden der Baudirektion eine Petition betreffend den Autobahnzubringer Obfelden/Ottenbach überbringen. Über 200 Einwohnerinnen und Einwohner aus Ottenbach haben diese Petition unterschrieben, die die gleichen Ziele hat, die wir von der SP und den Grünen im Säuliamt schon lange verfolgen. Die IG «Erholen statt überholen» ist ein Verein mit Sitz in Ottenbach, in welchem sich umfahrunskritische Bewohnerinnen und Bewohner zusammengeschlossen haben. Zweck des Vereins ist gemäss Statuten, den Sinn der Umfahrungsstrasse kritisch zu hinterfragen und den Schutz von Mensch und Natur in den Vordergrund zu stellen sowie den Erhalt der Naherholungsgebiete zu fordern.

Beim jetzigen Verkehrsaufkommen braucht es keine Umfahrungsstrasse. Falls durch die zusätzlichen Einkaufszentren in Affoltern am

Albis mit Mehrverkehr gerechnet werden muss, schlägt die IG nur eine Umfahrung, nämlich Obfelden vor. Weiter beantragt die Interessengruppe bei der Routenführung des Autobahnzubringers Obfelden/Ottenbach zur A4 auf eine Umfahrung Ottenbach zu verzichten. Durch geeignete flankierende Massnahmen soll der Verkehr aus den beiden Dörfern ferngehalten werden. Wir hoffen, dass diese klaren Aussagen endlich gebührend berücksichtigt werden hier im Kanton.

Hans-Heinrich Heusser (SVP, Seegräben) spricht zum zweiten Mal: Ein Hinweis noch an Roland Munz: Ich weiss nicht, wo der Widerspruch ist, wenn der Baudirektor vor zwei Wochen gesagt hat, je mehr Velos benützt werden, desto mehr Platz gibt es auf den Strassen. Ich habe hier überhaupt kein Problem. Die SVP hat auch kein Problem mit einem massvollen Ausbau des Radwegnetzes – mit einem massvollen Ausbau. Ich möchte von dir dann sehr gerne einmal hören, wo es dringend notwendig ist, wo es Velostaus gibt wie zum Beispiel jeden Morgen und jeden Abend auf den Strassen. Wenn wir dann mal die Stautunden der Velos diskutieren können, dann kämen wir hier vielleicht auch weiter, das wäre eine gute Grundlage.

Noch zu Max Homberger: Er hat die Weststrasse in Wetzikon kritisiert. Soviel ich weiss, wurden Teile dieser Weststrasse unter dem Gemeindepräsidium von Max Homberger beschlossen. Soviel ich weiss, wurde die Oberlandautobahn unter dem langjährigen Gemeindepräsidium von Max Homberger vom Gemeinderat Wetzikon jeweils befürwortet. Natürlich kann man sagen «Ich persönlich war nicht gemeint», das wird auch so sein, aber immerhin. Max Homberger hat auch kritisiert, er erwarte eine Kreditvorlage für die Oberlandautobahn, schreibt dies auch in jedem zweiten Leserbrief alle zwei Wochen. Aber die Kreditvorlage hast du scheinbar verpasst. Es gab eine referendumsfähige Kreditvorlage über 10 Millionen Franken für die Planung der Oberlandautobahn. Die war referendumsfähig. Warum hat damals niemand das Referendum ergriffen? Das wäre die Gelegenheit gewesen.

Noch zur demokratischen Legitimation: Die Kantonsratswahlen im Bezirk Hinwil sind alle vier Jahre, es gibt dort praktisch immer wieder das Thema «Oberlandautobahn». Es gibt Kantonsräte, die bekennen sich für, und andere Kandidaten bekennen sich gegen die Oberlandautobahn. Aktuell sind, wenn ich das richtig zähle, acht der elf Hinwiler Kantonsräte solche, die sich klar und deutlich für die Oberlandau-

tobahn ausgesprochen haben. Warum wurden sie gewählt? Ich gehe davon aus, dass die Bevölkerung entsprechend diese Oberlandautobahn will.

Es gab – als nächste Geschichte – eine bekannte Oberländer Politikerin (*Barbara Marty Kälin*), die sich die Verhinderung der Oberlandautobahn als ihr politisches Hauptziel bewirtschaftet hatte. Sie wurde sowohl als Gemeinderätin – in Klammern: Gossau – wie auch als Nationalrätin – Klammer: Kanton Zürich – durch das Volk abgewählt; nicht durch irgendwelche Hintertreppenmanöver, sondern durch das Volk. Dass diese Oberlandautobahn durch unseren Kanton bereits mehrfach bezahlt worden ist, sollte eine Binsenwahrheit sein angesichts der jährlich rund 1 Milliarde Franken, die aus dem Kanton Zürich an Treibstoffzöllen nach Bern fliesst. Es ist also nichts mehr als in Ordnung, dass das eine Nationalstrasse werden solle, die auch der Bund bezahlt.

Kurt Weber (FDP, Ottenbach): Hans Läubli hat sich in seinem Votum dezidiert gegen die Umfahrung Ottenbach und die Ortsdurchfahrt Bickwil ausgesprochen und kritisiert dann auch die Verhältnisse beim Autobahnanschluss Affoltern am Albis. Er bezeichnet sie als überflüssig und kontraproduktiv. Es würde nur mehr Verkehr erzeugt, vor allem durch die Fachmärkte und die Bautätigkeit rund um den Anschluss. Ich möchte dem aber entgegenhalten, dass schon seit 40 Jahren dieser Anschluss und die Umfahrung von Ottenbach und Obfelden in Diskussion steht. Und nach jahrzehntelangen Variantenentscheiden liegt endlich ein vernünftiges Projekt vor. Im kommenden Frühling dürfen wir, so es gut gehen sollte, dann auch über das Projekt hier im Rat diskutieren. Noch ist der Zubringer überhaupt nicht gebaut. Und bis es dann soweit ist, werden nochmals mindestens sechs oder auch zehn Jahre vergehen. In dieser Zeit quält sich der ganze Verkehr durch die Dörfer Ottenbach und Obfelden und diese müssen die Mehrbelastung, die je länger, desto mehr zunimmt, entsprechend ertragen. Entgegen der Idee von der Interessengemeinschaft, die sich gegen die ganze Zubringerstrasse wehrt, möchte ich klar ausführen, dass wir hinter dieser Umfahrungsstrasse stehen. Wir freuen uns auf die Diskussionen dann im Frühling.

Ralf Margreiter (Grüne, Zürich): Adrian Bergmann hat den Tarif und das Thema für die SVP durchgegeben, das zu diesem Bauprogramm

der Staatsstrassen gehört: Der Verkehr muss fliessen. Klagelieder und Krokodilstränen aus verschiedenen bürgerlichen Mündern waren zu hören darüber, was alles nicht gemacht und nicht gebaut wird. Ein wirklich jämmerlicher Zustand muss ja im Kanton Zürich herrschen. Der Verkehr muss fliessen – nur wird alles getan, damit das nicht geschieht. Wenn ich Adrian Bergmann zugehört habe, dann erwarte ich von der SVP in nächster Zeit eine Initiative zur Ausschaffung krimineller Verkehrsplaner und dass man die Stadt Zürich nicht nur an die kurze Leine nimmt, sondern was die Verkehrsplanung anbelangt, auch gleich verwahrt. Der Kulturkampf Stadt–Land, ein beliebtes Sujet und immer beliebter offensichtlich bei der SVP, ist jetzt auch im Verkehr angelangt. Aber jetzt mal Scherz beiseite: Wenn Sie denn wirklich wollen, dass der Verkehr fliesst, dann beginnen Sie doch endlich einmal ökonomisch zu denken und nicht in Beton! Wenn Sie wollen, dass der Verkehr fliesst, dann können Sie mit wesentlich weniger Geld wesentlich mehr erreichen als mit jeder dieser geplanten oder von Ihnen zusätzlich noch gewünschten Verkehrsstrassen für ein- bis zweitönnige Blechschachteln. Dann beginnen wir über Mobility-Pricing, Road-Pricing zu sprechen und dann haben wir im Grossraum Zürich ein Paradebeispiel dafür, wie es eben sinnvoller und kostengünstiger ginge, Raum zu schaffen auf den jetzt vorhandenen Strassen, Alternativen zu fördern. Öffentlichen Verkehr und Langsamverkehr aus Erträgen eines Road-Pricing, das ist es, was Platz schafft für jene, die die Strassen wirklich brauchen, beispielsweise die Handwerker, die nun wirklich nicht gut mit dem Tram auf die Baustelle fahren können. Darüber müssten wir wieder einmal diskutieren. Ich weiss, Sie mögen die Diskussion nicht – aber nur, weil sie ideologisch statt ökonomisch denken. Ich weiss auch, dass die Vorgängerin (*Rita Fuhrer*) unseres aktuellen Volkswirtschaftsdirektors alles dafür getan hat, dass das Thema in der kantonalen Verwaltung abgewürgt wurde. Vielleicht wäre es aber sinnvoll, dieses Thema halt doch wieder einmal aufzugreifen. Ich meine – und da ist dann eben die Konfrontation mit der Stadt Zürich gerade die falsche Strategie –, gerade in der Diskussion mit der Stadt Zürich, wo das Bewusstsein dafür, dass man hier eine Lösung sinnvoller Art finden könnte, vorhanden ist, gerade in dieser Zusammenarbeit liesse sich einiges für diesen Kanton erzielen; nicht nur, aber auch auf der Strasse.

Max Homberger (Grüne, Wetzikon) spricht zum zweiten Mal: Kollega Hans-Heinrich Heusser, neue Strassen mag man oder man mag sie

nicht. Das ist legitim. Beides ist legitim, aber nicht beides ist umweltverträglich. Der Zürcher Souverän wurde nie begrüsst zu einem Ausführungskredit zur Oberlandautobahn, Umfahrung Wetzikon. Das ist eine Tatsache. Und die zweite Tatsache: Die Westtangente in Wetzikon war immer eine kantonale Angelegenheit, da brauche ich mir nichts vorzuwerfen.

Roland Munz (SP, Zürich): Sehr geehrter Hans-Heinrich Heusser, Sie haben mich persönlich angesprochen, deshalb spreche ich auch hier eine persönliche Einladung an Sie aus: Gehen wir mal zusammen Radfahren. Ich zeige Ihnen dann die entsprechenden Stellen. Also dies als herzliche Einladung an Sie. Ich würde mich natürlich freuen, Sie würden diese annehmen. Es muss ja nicht gerade mitten im Winter sein, aber wenn Sie möchten – jederzeit.

Es geht allerdings beim Radverkehr, ebenso wie beim Fussverkehr, nicht primär um das Beseitigen von Staus, sondern es geht primär darum, dass es halt eben um das Schliessen von Lücken im Netz geht, und zwar um Lücken vordringlich dort, wo sie aus Sicherheitsgründen zu schliessen angezeigt sind, beispielsweise auf Schulwegen, und des Weiteren andersartige Lücken und Mängel; Mängel, weil beispielsweise Radfahrende sensibel reagieren auf beschädigte Beläge und andere Hindernisse. Diese Mängel zu beseitigen, darum geht es primär, und nicht um die Staubehebung. Und dass die Mängelbeseitigung auch wichtig ist, zeigt sich darin, dass vor fünf Jahren der Regierungsrat eine Anfrage nicht beantworten konnte. Die Regierung hat auch eine Unternehmung beauftragt, Mängel im Radwegnetz zu evaluieren. Und es wird da in der Antwort auf die Anfrage ([302/2005](#)) geschrieben: «Die zahlreichen aufgezeigten gravierenden Mängel sind so gross an der Zahl, dass nur schon eine Auflistung den Rahmen der Beantwortung einer Anfrage sprengen würde.» Es wird dann auch darauf hingewiesen, dass die Mängel zu beheben wichtig wäre und dass Optimierungen und Verbesserungen angezeigt sind. Eben deshalb ja auch unsere Kritik: Wenn schon keine baureifen Projekte vorhanden sein sollen, was wir zwar nicht glauben, dann erwarten wir zumindest, dass die Mängelbehebung an die Hand genommen wird und diese zahlreichen, mehrere Hundert detailliert aufgelisteten Mängel behoben werden.

Aber ich würde mich freuen, mit Ihnen gelegentlich eine Fahrradtour im feierabendlichen innerstädtischen Verkehr zu unternehmen.

Regierungsrat Ernst Stocker: Besten Dank für die intensive Diskussion zum Strassenbauprogramm. Ich finde diese Diskussionen wichtig, obschon Sie das Programm nur zur Kenntnis nehmen können. Das Programm dient zur Umsetzung der Ziele und Projekte aus dem Richtplan und dem vom Regierungsrat festgelegten Gesamtverkehrskonzept. Die Massnahmen, die wir zur Erreichung der strategischen Ziele definieren, dienen primär der Erhöhung der Verkehrssicherheit, der Attraktivität des Wirtschafts- und Lebensraums Zürich. Wir wollen, dass die Erreichbarkeit unseres Wirtschaftsraums auf hohem Niveau bleibt. Wir verflüssigen an neuralgischen Stellen den Verkehr und wollen, dass das Strassennetz optimal genutzt werden kann. Und schliesslich – wir haben es aufgezeigt – braucht es auch die nötigen Ausbauten.

Zur optimalen Kapazitätsausnutzung haben Sie in diesem Jahr bereits einmal deutlich Ja gesagt, nämlich zur Regionalen Verkehrssteuerung. Mit der Verkehrssteuerung kann der Individualverkehr verflüssigt werden, der strassengebundene öffentliche Verkehr kann seine Fahrpläne besser einhalten. Die wichtigsten Strassenbauprojekte haben Sie diskutiert, ich brauche sie nicht nochmals zu erwähnen. Hier geht es hauptsächlich darum, die Gemeinden zu entlasten.

Noch zum Sparprogramm. Sie haben es gehört, bei den Investitionen verschieben wir zwei Projekte; nicht wir, sondern der Bund. Und bei den Einsparungen im Strassenunterhalt, da möchte ich einfach darauf hinweisen, es wurde auch gesagt: Wir haben auch aufgezeigt, dass wir Einsparungen im Standard machen können. «Einsparungen» muss nicht heissen, dass die Strassen nicht mehr unterhalten werden, aber der hohe Standard ist ja auch ein Thema und wurde auch in diesem Rat oftmals schon moniert.

Ich halte meine Ausführungen kurz, die Diskussion war ja lang, aber erlauben Sie mir noch fünf Bemerkungen:

Erstens: Hans Egli, der Strassenfonds ist kein Selbstbedienungsladen. Wenn diese 16 Millionen Franken zur Polizei fliessen sollen, wird eine gesetzliche Änderung nötig sein. Diese wird von diesem Rat beschlossen werden.

Zweitens zu Roland Munz, damit es einfach nochmals gesagt ist: Das BYPAD (*Bicycle Policy Audit*) hat ja im Rahmen des Veloförderungsprogramms dem Velostrassennetz im Kanton Zürich eigentlich ein gutes Zeugnis ausgestellt. Und ob Sie es glauben oder nicht, uns

fehlen die Projekte. Ich hoffe, dass Sie zusammen mit Querfahrer Hans-Heinrich Heusser (*Heiterkeit*) da noch eine Lösung finden. Und wenn Sie beide mir ein Projekt bringen – aber natürlich ausgelaugt durch die Fahrt durch den ganzen Kanton Zürich –, dann werden wir schauen, ob sich was machen lässt.

Punkt drei möchte ich hier auch noch erwähnen: Es wurde moniert, in diesem Kanton werde zukünftig zu wenig in die Strasseninfrastruktur geleistet. Ich möchte aber nochmals festhalten: Vor circa einem Monat hat die Metropolitankonferenz in Baden Schlüsselprojekte im Metropolitanraum beschlossen, und zwar einstimmig, acht Kantone und über 100 Stadt- und Gemeindepräsidenten. Und diese Schlüsselprojekte beinhalten auf der Strasse: Oberlandautobahn, sechsspurige Nordumfahrung, Glatttalautobahn, Hirzeltunnel und Stadttunnel. Dieses Programm wurde vom Metropolitanrat verabschiedet, wie ich gesagt habe. Ich durfte es im Rahmen dieses Gremiums diese Woche in Bern beim Bundesamt für Verkehr vorstellen. Und ich bin überzeugt, dieser Entscheid, dass die Schlüsselprojekte des Metropolitanraums alle im Herzen des Metropolitanraums im Kanton Zürich liegen, nicht zufällig ist. Aber ich denke, es ist ganz wichtig, dass die ganze Region sagt «Wir brauchen in diesem Herzen des Metropolitanraums diese Verbindungen. Nur so kann dieser Raum funktionieren». Und ich bin überzeugt, dass das auch ein starkes Zeichen für Bern ist.

Die vierte Bemerkung noch: Man kann sich darüber streiten, welches der richtige Weg ist. Aber ich bin überzeugt, dass bei der zukünftigen Entwicklung – und über diese Entwicklung werden wir in diesem Rat noch manchmal sprechen und diskutieren, sei es bei der Schiene oder bei der Strasse, – wenn Sie die ZKB-Studie zur Kenntnis genommen haben, die sagt, dass bis 2015 ein Viertel mehr Arbeitstätige bei uns oder rund um uns herum arbeiten, wohnen und leben und wir diese Verkehrsströme und diese Mobilitätsbedürfnisse abdecken wollen, dann haben wir ganz grosse Herausforderungen vor uns. Und nur wenn wir diese meistern können, werden wir Arbeitsplätze, Wohlstand und Lebensqualität in diesem Raum behalten können. Ich denke, hier ist noch nicht das letzte Wort gesprochen, aber hier müssen wir Lösungen haben.

Und zum Schluss noch: Ich habe jetzt Schelte bezogen von links und rechts. Und wenn ich da das Fazit daraus ziehe, denke ich, der Regierungsrat ist gar nicht so schlecht unterwegs. Besten Dank.

Ratspräsident Gerhard Fischer: Das Wort wird weiter nicht mehr gewünscht. Ich stelle somit fest, dass der Kantonsrat mit dieser Diskussion vom Bericht des Regierungsrates über das Bauprogramm der Staatsstrassen für die Jahre 2011 bis 2013 Kenntnis genommen hat.

Das Geschäft ist erledigt.

Fraktionserklärung der SVP zu den SKOS-Richtlinien

Willy Haderer (SVP, Unterengstringen): Sie hören von mir die Fraktionserklärung der SVP zum Thema SKOS (*Schweizerische Konferenz für Sozialhilfe*) ohne Mass und Sensibilität.

Die SVP steht klar zu einer anständigen und wirksamen Sozialhilfe als soziales und letztes Netz. Ebenso klar setzen wir uns gegen Missbrauch ein. Die letzten Revisionen der kantonalen Gesetzgebung standen unter dieser Prämisse, klar unter dem Einfluss unserer Zielsetzungen. Leider ist die SKOS nicht in der Lage, ihre SKOS-Richtlinien nach vernünftigen Kriterien selbst zu überarbeiten.

Vor zweieinhalb Jahren hat deshalb die SVP mit ihrem Postulat [8/2008](#) den Auftrag, die nicht mehr dem Bedarf entsprechenden SKOS-Richtlinien zu überarbeiten, eingereicht. Leider liegt das Postulat, obwohl der Regierungsrat es übernehmen will und eine bürgerliche Mehrheit es überweisen würde, durch Einsprachen der SP blockiert. Eine Studie über die Handhabung der SKOS-Richtlinien im letzten Jahr hat seinerseits gezeigt, dass Mängel zu beheben sind. Obwohl SKOS-Präsident Walter Schmid diese Schlussfolgerungen nicht in Abrede stellt, ist nichts passiert. Im Gegenteil hat die linksdominierte Organisation beschlossen, den SKOS-Grundbedarf auf den 1. Januar 2011 um 2 Prozent zu erhöhen.

Ab 1. Oktober 2005 sind die SKOS-Richtlinien gemäss Beschluss des Regierungsrates durch die Gemeinden verbindlich anzuwenden. Gleichzeitig hat der Regierungsrat aber auch klar die Nichtanwendbarkeit von Teuerungsbeschlüssen der SKOS festgelegt. Der jetzige Beschluss der SKOS steht eindeutig schief in der Landschaft. In einer Zeit, wo Niedrigverdienende um ihren Job bangen müssen oder sogar kleinere Pensen von Teilzeitarbeit in Kauf nehmen müssen, kann es wohl nicht sein, dass die heute als zu grosszügig geltende Sozialhilfe nochmals um 2 Prozent erhöht wird. Die lapidare Feststellung, es handle sich dabei ja nur um den Grundbedarf, ist absolut falsch, werden doch Krankenkassenprämien, Wohnungskosten und andere direkte Vergütungen gemäss den realen Kosten, also längst teuerungsbereitigt, ausgerichtet.

In den Gemeinden regt sich berechtigter Widerstand. So tönt es etwa so: «Die aktuell gültigen SKOS-Richtlinien zielen nach wie vor in eine falsche Richtung und öffnen die Schere zwischen Sozialhilfebezügern und Niedrigverdienenden noch mehr. Anstatt die SKOS-Richtlinien in dem Sinne anzupassen, dass Sozialhilfebezüger einen

Anreiz haben, Arbeit zu suchen, bestraft man wieder einmal Niedrigverdiende, welche zudem auf ihren Lohn auch noch Steuern entrichten müssen. Mit den geplanten Teuerungsanpassungen bleibt einem Sozialhilfebezüger Ende Monat nämlich unter Umständen mehr als einem Niedrigverdienenden.»

Wir fordern den Regierungsrat klar und dringlich auf: Weisen Sie bitte die masslose Anmassung der SKOS mit einer klaren Antwort in die Schranken. In einer Situation, wo auch Wenigverdienende sich in kritischen Branchen nicht über eine Lohnerhöhung freuen können, ist es absolut stossend, dass die ohnehin schon grosszügige Sozialhilfe nochmals erhöht wird. Ich danke Ihnen für Ihre Aufmerksamkeit.

Fraktionserklärung der FDP zur Selbstdispensation

Jean-Luc Cornaz (FDP, Winkel): Wahlfreiheit – ein wichtiges Recht. Am 30. November 2008 stimmten wir im Kanton Zürich über die Volksinitiative «Ja zur Wahlfreiheit beim Medikamentenbezug» ab. Kernpunkt war die Frage, ob Patienten beim Arztbesuch auch in den Städten Zürich und Winterthur die von ihrem Arzt verschriebenen Medikamente gleich beziehen können oder nicht.

In drei Abstimmungen hat das Zürcher Stimmvolk mit wachsenden Mehrheiten entschieden, dass Patientinnen und Patienten Medikamente auch direkt beim behandelnden Arzt beziehen können. Patientinnen und Patienten wollen selber wählen können, ob sie ihre Heilmittel beim Apotheker, in der Arztpraxis oder über den Versandhandel beziehen. Am Abstimmungssonntag vom 30. November 2008 hat Regierungsrat Thomas Heiniger versichert, dass er alles unternehmen werde, um ab Januar 2010, also vor elf Monaten, den Bezug der Medikamente bei allen Ärzten im ganzen Kanton zu ermöglichen.

In meiner Anfrage ([26/2009](#)) als Erstunterzeichner im Januar 2009 bestätigte der Regierungsrat, dass er mit der Einführung der Medikamentenabgabe per 1. Januar 2010 rechne. Wo stehen wir heute? Es ist nichts passiert. Der Volksentscheid wurde von den Apothekern mit einem juristischen Trick beim Bundesgericht angefochten, was ein seltsames Demokratieverständnis offenbart. Immer wieder sehen wir, wie die Ärzte kontinuierlich schlechtergestellt werden. Aufgrund des gesetzlich vorgegebenen Taxpunktes sind tiefere Stundensätze als bei Handwerkern heute an der Tagesordnung. So können unsere Ärzte langfristig nur mit unternehmerischen Zusatzleistungen einigermaßen

überleben, und da gehört die Wahlfreiheit beim Medikamentenbezug auch dazu.

Die FDP unterstützt selbstverantwortliches Handeln aus Überzeugung und somit auch die mit der Medikamentenabgabe geschaffenen Freiräume. Die FDP beabsichtigt, heute eine Parlamentarische Initiative einzureichen, welche die Rechtsform der Arztpraxen zum Inhalt hat. Die ambulant tätigen Ärztinnen und Ärzte sollen diese künftig, je nach persönlichen Bedürfnissen und Organisationsform, selber wählen können. Dies bringt mehr gestalterische und unternehmerische Freiheit und dient der Attraktivität des Berufsstandes. Wir brauchen für unsere Unternehmer mehr Freiheiten und weniger Gesetze. Damit ermöglichen und zwingen wir unternehmerisch denkende Firmenführer, vermehrt im Sinne der Kunden zu denken. Unser aller Vorteil ist somit eine vermehrte Leistungsbereitschaft eines jeden Unternehmers. Und der einzelne Unternehmer weiss im Gegenzug auch, dass sich seine Leistungsbereitschaft auch lohnt.

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

Bericht und Antrag des Regierungsrates vom 13. Januar 2010 zum Postulat KR-Nr. [279/2006](#) und gleichlautender Antrag der KEVU vom 20. April 2010 [4660](#)

Ruedi Menzi (SVP, Rüti), Präsident der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt (KEVU): Das Postulat fordert, dass der Regierungsrat den Kapazitätsengpass beim Bahnhof Stadelhofen aufhebt – Planung und Kreditantrag sind gefordert – und dass ein zweiter, einspuriger Riesbachtunnel geprüft wird. Dazu hat die Volkswirtschaftsdirektion der vorberatenden KEVU Folgendes ausgeführt:

Der Bahnhof Stadelhofen mit seinen drei statt vier Gleisen gilt heute als Engpass im Netz der Zürcher S-Bahn. Der heutige Fahrplan funktioniert aber auch mit nur drei Gleisen. Die Durchmesserlinie und die vierte Teilergänzungen der S-Bahn werden den Bahnhof Stadelhofen teilweise entlasten. Eine weitere S-Bahnlinie aus Richtung Stäfa findet im Bahnhof Stadelhofen gerade noch ohne Ausbau Platz. Dann ist aber die Leistungsfähigkeit voll ausgeschöpft.

Es ist also durchaus möglich, dass zu einem späteren Zeitpunkt ein viertes Geleise in Stadelhofen notwendig wird. Um die bauliche Machbarkeit abzuklären und eine genauere Kostenschätzung zu erhalten, wurde eine umfangreiche Planungsstudie erarbeitet. Sie bestätigt die bauliche Machbarkeit und beziffert die Kosten auf rund 470 Millionen Franken. Die Planungs- und Realisierungszeit wird auf rund zehn Jahre geschätzt.

Um den Baukosten einen Nutzen entgegenzustellen, müsste allerdings zuerst ein Angebotskonzept erarbeitet werden. Auch das dauert einige Jahre. Es ist bereits heute absehbar, dass zahlreiche weitere Ausbauten, flankierende Massnahmen notwendig werden, damit ein viertes Geleise im Bahnhof Stadelhofen auch einen grossen Nutzen bringt. Der im Postulat erwähnte zweite Riesbachtunnel gehört zu diesen Voraussetzungen eines grossen Nutzens.

Der KEVU wurde weiter versichert, dass man den bisher eher vernachlässigten Fussgängerströmen bei einer Planung die nötige Aufmerksamkeit schenken wird.

Mit anderen Worten: Der ZVV hat die Planungsarbeiten für einen weiteren Ausbau der S-Bahn in Angriff genommen. Die Behebung des Engpasses am Stadelhofen gehört da in vorderster Linie dazu. Die Forderungen des Postulats sind, soweit das bei einem Postulat möglich ist, in allen Belangen erfüllt. Die KEVU beantragt Ihnen die Abschreibung. Danke.

Sabine Ziegler (SP, Zürich): Letzte Woche haben wir den Durchbruch des Weinbergtunnels gefeiert, Mitte Oktober hat die Sissi, dieses übergrosse Monstrum einer Bohrmaschine den Durchbruch am Gotthardtunnel geschafft. Wir sind stolz auf diese mutigen Entscheide, die schlussendlich die Bahnausbauten zur Folge hatten. Wir sind nicht nur stolz, wir sind auch glücklich, dass man die Verkehrsinfrastruktur so ausbaut in Form einer voraussehenden Planung. Ich als selbsternannte Leitstelle des Bahnhofs Stadelhofens, weil ich seit 13 Jahren dort wohne, habe eine höhere Legitimation, über dieses Thema zu referieren (*Heiterkeit*).

Der Bahnhof Stadelhofen ist ein veritables Erfolgsprodukt. Am Bahnhof Stadelhofen haben wir Tag und Nacht Betrieb, ab und zu in der Nacht ist es für mich ein bisschen mühsamer, weil ich dann mehr von diesem Betrieb höre, als ich eigentlich hören möchte. Aber es ist ein Erfolgsprodukt und zeigt auf, was es heisst, wenn ein S-Bahn-System

funktioniert oder eben vielleicht an seine Grenzen stösst. Wie der Präsident schon gesagt hat, wird der Kapazitätsengpass des ZVV-Systems in Zukunft der Bahnhof Stadelhofen sein und wird auch mehr zunehmen.

Die Motion – ursprünglich war es ja eine Motion – hat eine Kreditvorlage und die Umsetzung des Ausbaus eines vierten Gleises und des Riesbergtunnels verlangt. Der Rat hat dies dann auf ein Postulat reduziert und wir haben einen kleinen Bericht. In diesem kleinen Bericht steht nicht mehr, als wir jetzt auch gehört haben: Die Kapazitätsgrenze ist erreicht, auch wenn wir noch ein bisschen Pflästerchen anbringen können in Form der vierten Teilergänzung oder auch mit dem Ausbau der Durchmesserlinie. Aber der Zugang zum Zürcher Oberland und auch der Zugang zum rechten Zürichseeufer werden so nicht langfristig gelöst. Es ist sozusagen eine Tragik, dass wir dies jetzt zum Postulat reduziert haben und abschreiben müssen. Aber es gibt keine andere Folge, die wir heute machen können. Was aber spannender ist – und jetzt möchte ich wirklich auch an die bürgerlichen Parteien in diesem Rat appellieren –, was spannend ist: Was ist vor 20 Jahren passiert? Vor 20 Jahren hatten wir das vierte Gleis und den doppelten Riesbachtunnel in der Vorlage des S-Bahnausbaus. Damals hat dieses Projekt 50 Millionen Franken gekostet. 20 Jahre nachher würde so ein Projekt 470 Millionen Franken kosten. Also, das nennt sich bürgerliche Sparpolitik. In ein paar Wochen werden wir über die Sanierungsprogramme sprechen. Dann können wir auch mal sagen «Ein bisschen gespart ist nett», aber was für Folgekosten wird denn das in zehn, zwanzig Jahren haben?

Wenn wir uns jetzt mit der Antwort zufrieden geben und sagen «Ja gut, dann planen wir fünf Jahre und es wird nochmals zehn Jahre lang gebaut, also 15 Jahre», dann laufen wir ja Gefahr, dass uns schlussendlich das Projekt noch eine Milliarde kostet. Und das ist volkswirtschaftliche Idiotie. Das heisst wirklich volkswirtschaftlichen Schaden anrichten. Aber eben, es ist ja nur ein Postulat und wir müssen es abschreiben und dürfen nicht stolz sein, dass es einen Ausbau am Bahnhof Stadelhofen gibt.

Schluss der Durchsage der Leitstelle Stadelhofen.

Thomas Maier (GLP, Dübendorf): Leider hat sich an der grundlegenden Situation, die damals zur Einreichung dieses Postulates geführt hat, nichts geändert. Wie damals lässt sich heute festhalten, dass das

erwähnte instabile Gleichgewicht am Bahnhof Stadelhofen weiterbesteht. Es braucht nur kleinste Ereignisse, um grössere Störungen auszulösen, respektive den Zugsverkehr aus dem Gleichgewicht zu bringen. Beispiele gibt es jede Woche zuhauf. Eine einzelne Störung am Nadelöhr Stadelhofen/Hardbrücke führt oft zu massiven Verspätungen im ganzen Kanton. Im Stadelhofen fahren nacheinander vom Zürichseeufer und Stettbach im Minutentakt Züge in Richtung Hauptbahnhof ein, zum Teil auf demselben Gleis, und blockieren damit ausfahrende Züge in die andere Richtung. Beim genialen Wurf Zürichbergtunnel Stadelhofen wurde ein Fehler gemacht, den wir so bald wie möglich ausmerzen müssen. Leider hat man damals nicht vier Gleise ins Paket S-Bahn genommen. So einfach und günstig, wie damals ein viertes Gleis zu haben gewesen wäre, werden wir es nie mehr bekommen. Aber es wird offensichtlich immer dringender. Den Spezialisten und dem Regierungsrat ist die Sachlage bekannt. Gerne zitiere ich aus dem Bericht: «Die Kapazitätsgrenze ist in den Hauptverkehrszeiten im Kernnetz der S-Bahn und in mehreren Korridoren erreicht. Der Bahnhof Stadelhofen ist stark belastet und stellt einen der Engpässe im S-Bahn-System dar. Unter diesem Gesichtspunkt könnte ein Ausbau der Bahninfrastruktur im Raum Stadelhofen einen möglichen Ausbauschritt darstellen.» Diese Aussagen lassen aufhorchen und zeigen, dass wir mit dem Postulat den Nagel auf den Kopf getroffen, das Richtige gefordert haben.

Nun werden allerdings auch ein paar Argumente dagegen angeführt. Es ist schon richtig, die Durchmesserlinie erlaubt einen Angebotsausbau, Aber gibt es wirklich auch eine Entlastung des Bahnhofs Stadelhofen? Die vierten Teilergänzungen sehen keinen Ausbau der Infrastruktur am Stadelhofen vor, weil die Leistungsfähigkeit im Knoten Zürich hauptsächlich durch den Bau der Durchmesserlinie, in Verbindung mit weiteren notwendigen Massnahmen, gesteigert würde. Und weil die Fahrzeit der S14 von Dübendorf via Oerlikon gleichlang sein wird wie jene der S9 via Stadelhofen nach Hauptbahnhof, sei sie künftig die attraktivere Alternative für Reisende aus dem Zürcher Oberland nach Hauptbahnhof. Aber warum soll das den Bahnhof Stadelhofen entlasten? Es werden tatsächlich ein paar Leute weniger aus- und einsteigen und so die Türen rascher wieder freigeben. Aber die S9 wird weiterhin fahren und den Bahnhof Stadelhofen beanspruchen. Und weil eine beschleunigte S20 zwischen Stäfa und Zürich Hardbrücke diese S7 entlasten soll, wird sie auch nicht über einen anderen Bahnhof geführt, sondern ebenfalls über Stadelhofen. Wenn die S11

den ganzen Tag den integralen Viertelstundentakt mit der S12 zwischen Winterthur, Stadelhofen, Hauptbahnhof und Limmattal bilden wird, wird sie auch über Stadelhofen geführt.

Es ist ja erfreulich, dass kurzfristig auch ohne Infrastrukturausbauten im Raum Stadelhofen das Angebot dank der vierten Teilergänzung erweitert werden kann, da gehen wir mit der Regierung einig. Aber uns geht es um ein viertes Gleis, weil wir langfristig denken und das System langfristig funktionieren soll – daher ist jetzt der entscheidende Teil des Regierungsratsberichts «Mögliche Ausbauvarianten für das vierte Gleis im Bahnhof Stadelhofen», das in Verbindung mit einem zweiten einspurigen Riesbachtunnel mit einer Anbindung an den Zürichbergtunnel zu erstellen ist. Das klingt komplex und ist es auch, aber für erstaunlich wenig Geld zu haben. Die Schätzung haben Sie gehört, sie liegt bei circa 500 Millionen Schweizer Franken, wie wir dies bei der Postulatslancierung schon gesagt haben.

Äusserst positiv zur Kenntnis nehmen wir, dass mehrere Varianten geprüft und beurteilt wurden. Besonders erfreulich auch, dass man den Kundennutzen, die Zugänglichkeit zu den Gleisen, den Perrons und die Umsteigebeziehungen mitberücksichtigt hat, genau das, was wir Postulanten vorgeschlagen haben – eben den Nagel auf den Kopf getroffen. Eine Erweiterung auf vier Gleise würde neben der Erhöhung der Betriebsstabilität auch einen weiteren Angebotsausbau am rechten Seeufer sowie Richtung Oberland und Winterthur erlauben. Es ist nicht anzunehmen, dass die Verkehrsströme aus diesen Regionen abnehmen. Alle Beteiligten sind sich also einig: Ein Ausbau des Angebotes ist einzig und allein eine Frage der Zeit.

Wir hätten uns vom Regierungsrat einen etwas mutigeren Antrag gewünscht. So bleibt trotz wohlwollender Aufnahme der Forderung noch sehr vieles in der Luft. Mit dem Wissen, den Nagel auf den Kopf getroffen zu haben, bleiben wir am Thema dran und stimmen heute einer Abstimmung dieses Postulates zu.

Willy Germann (CVP, Winterthur): Thomas Maier hat es erwähnt, es geht beim Bahnhof Stadelhofen um einen mehrerer Engpässe im Kanton Zürich, im Verkehrsraum Zürich. Also wir müssten vielleicht den grösseren Zusammenhang sehen. Dass im Bahnhof Stadelhofen ein Kapazitätsproblem entstehen wird, war den Politikern und Planern schon bei der Planung der Zürichberglinie und des Bahnhofs Stadelhofen klar, das kann man aus Protokollen entnehmen. Ein fast kreuz-

zungsfreier Bahnhof Stadelhofen mit einem vierten Gleis wäre aber sehr komplex, zeitintensiv gewesen und auch sehr teuer. Die 50 Millionen Franken, das war eine fertige Illusion. Die Komplexität und die hohen Kosten gelten eben heute noch. Denn vorerst bräuchte es einen zweiten Riesbachtunnel als einzig denkbare Baustellenzufahrt. Dann bräuchte es eine Hangsicherung, eine sehr komplexe Hangsicherung, konsequenterweise den Bau des vierten Gleises ziemlich weit im Berg drin. Und nicht zuletzt bräuchte es Kapazitätsverbesserungen durch Spurwechsel vom Tiefenbrunnen bis hinaus zur Hardbrücke. Man darf das also nicht isoliert anschauen. Kurz: Es bräuchte Hunderte von Millionen – wir haben gehört, wie viel –, die vorwiegend der Bund aufbringen müsste, der Kanton Zürich wäre überfordert. Selbst die Metropolitankonferenz sieht eine Kapazitätsverbesserung Stadelhofen als nationales Projekt an, also als Projekt im Sachplan Infrastruktur. Doch auf Bundesebene wird bekanntlich der Verteilkampf im Rahmen der Prioritätenordnung immer härter. Und oberste Priorität müsste für den Kanton Zürich jetzt sein, dass man den Brüttenertunnel forciert, der nun leider in einer regionalpolitischen Verteilmaschinerie verpolitisiert wird. Ein Brüttenertunnel mit einer vorgängigen Kapazitätsverbesserung im Knoten Winterthur – ich betone nochmals: zwingend vorgängiger Kapazitätsverbesserung im Knoten Winterthur – kann auch Druck vom Bahnhof Stadelhofen nehmen. Also die Fahrt Zürich–Winterthur durch den Weinbergtunnel und den Brüttenertunnel wird ebenso attraktiv und schnell wie die Fahrt durch den Zürichbergtunnel. Es gäbe auch ganz spannende Tangentialverbindungen; eine wurde vorhin angetönt. Aber ich betone nochmals: Priorität müssen der Brüttenertunnel und eben vorher der Knoten Winterthur haben.

Zusammenfassend: Stadelhofen muss eine Kapazitätserweiterung erfahren. Es bleibt auf der Pendenzenliste, aber etwas länger als Kapazitätsverbesserungen im Knoten Winterthur und beim Brüttenertunnel.

Robert Brunner (Grüne, Steinmaur): Es gibt bei diesem Geschäft Erfreulicherer und weniger Erfreuliches. Als erfreulich werte ich, dass der Regierungsrat seine Stellungnahme revidiert hat. Ursprünglich war das ja als Motion eingereicht worden. Damals hat sich der Regierungsrat auf den Standpunkt gestellt, die Durchmesserlinie sei das A und O. Und seither haben wir jetzt laufend mehr erfahren, wie sich die Kapazität entwickeln wird. Wir haben einerseits in der ZVV-Strategie dazu bereits schon Aussagen, allerdings mehr allgemein gehalten. Wir haben bei der Vorlage der vierten Teilergänzung ein bisschen Ein-

sicht, was denn noch kommen würde. Und, Willy Germann, ich glaube, was die Lehre aus der vierten Teilergänzung war: dass das gesamte Netz in einer unglaublicher Komplexität dasteht. Und jetzt zu sagen, der Brüttenertunnel hätte Priorität und nicht der Bahnhof Stadelhofen, also da wäre ich etwas vorsichtig. Das Ganze ist heute derart komplex, dass es wirklich wichtig ist, dass der Ausbau des Schienennetzes nach 2018 jetzt so angedacht und angeplant wird. Da haben wir jetzt eine sehr gute Information. Es ist ein ausgezeichnete, interessanter Bericht, den wir da bekommen haben. Ich denke, zeitgerecht für einen Ausbau ist irgendwann nach 2018. Vorher ist das gar nicht finanzierbar.

Und das ist eben der nächste Punkt: Was ist denn im Schienenausbau noch finanzierbar? Ich habe das mit der Metropolitankonferenz heute Morgen schon bei den Strassen gehört: «Die Metropolitankonferenz soll für dieses und für jenes und überhaupt.» Ich denke, ganz grundsätzlich ist hier die Finanzierung des Schienenausbau zu überdenken, und da ist ja eine Volksinitiative unterwegs.

Weniger erfreulich bei diesem Geschäft ist einfach die Aussicht auf die Kosten. Und es ist ja nicht nur der Bahnhof selber, es ist ja der Ausbau von der Hardbrücke bis nach Wetzikon.

Und zum Schluss möchte ich doch noch einen kleinen Seitenhieb wagen: Es wurde ja ursprünglich als Motion eingereicht. Ich hätte dann schon auch sehen wollen, welchen Eiertanz Sie dann gemacht hätten, wenn jetzt eine Kreditvorlage vorliegen würde mit dem Sanierungspaket, das ja von euch in wesentlichen Teilen unterstützt wird. Das kann man dann nicht mehr aus dem Konto 4950 finanzieren. Danke.

Peter Reinhard (EVP, Kloten): Das stimmt, die Widersprüchlichkeiten nehmen wir ja immer wieder zur Kenntnis. Das Postulat will ja eigentlich nur den Kapazitätsengpass Stadelhofen zur Diskussion stellen und hält fest, dass ein viertes Geleise im Vordergrund steht. Die Nachfragesituation bei der S-Bahn hat seit 1990 bis 2009 um 140 Prozent zugenommen. Und wenn wir feststellen, dass dieser Trend anhält und auch in den nächsten Jahren zunimmt, dann werden wir trotz der vierten Teilergänzung in drei Etappen mit der Durchmesserlinie Nord–Süd, dann der gesamten Inbetriebnahme und anschliessend auch dem Ausbau Zürich–Winterthur den Engpass Stadelhofen weiter haben. Wenn wir diesen beheben wollen, brauchen wir ein viertes Gleis, einen neuen Tunnel. Für die EVP ist es erfreulich, dass die Re-

gierung hier gut arbeitet. Sie hat Varianten ausgearbeitet. Sie hat sie uns vorgelegt. Wir nehmen sie zur Kenntnis. Es ist nicht so, dass kein mutiger Entscheid von der Regierung da wäre, wie das von der GLP gesagt wurde, sondern im Rahmen eines Postulates hat sie für mich sehr viel in das Ganze investiert. Mehr war auch nicht verlangt, als aufzuzeigen, wie man das beheben kann. Das hat sie getan. In diesem Sinne kann der Vorlage zugestimmt und das Postulat abgeschrieben werden. Und selbstverständlich werden wir auch einem vierten Gleis und einem Tunnel zustimmen, so wie wir auch der Meinung sind, wie Willy Germann das gesagt hat, dass der Brüttenertunnel hier einen ganz besonderen Stellenwert für die Zukunft haben wird.

Regierungsrat Ernst Stocker: Ich denke, wir sind uns einig: Der Bahnhof Stadelhofen ist ein Engpass in unserem S-Bahnnetz. Wir haben ja die Machbarkeit geprüft, die in diesem Postulat, der ehemaligen Motion, gefordert wurde. Und wenn wir von Kosten von 470 Millionen Franken plus, minus sprechen, dann müssen wir einfach wissen, was überhaupt finanzierbar ist. Was können wir auf unsere Schultern laden und was können wir finanzieren im Kanton Zürich? Es wurde auch gesagt, nach 2018, wenn diese Entlastungen der vierten Teilergänzung eintreffen, dann werden wir weiter die Entwicklung der S-Bahn anschauen. Wir müssen das machen, es geht wieder ins gleiche Thema wie vorhin. Bevor wir aber weitere Infrastrukturen ausbauen, müssen wir die bestehenden Möglichkeiten effizient nutzen, das heisst auch über das Rollmaterial. In diesem Sinne sind wir uns, glaube ich, einig, dass wir dieses Postulat heute abschreiben können. Aber das heisst nicht, dass das Thema «Bahnhof Stadelhofen» für immer und ewig vom Tisch ist. Besten Dank.

Ratspräsident Gerhard Fischer: Die vorberatende Kommission schlägt die Abschreibung des Postulates vor. Ein anderer Antrag wurde nicht gestellt. Das Verfahren ist beendet.

Das Postulat 279/2006 ist abgeschrieben.

Das Geschäft ist erledigt.

9. Bewilligung eines Rahmenkredites für die Jahre 2010 bis 2013 für Weiterbildungs- und Beschäftigungsprogramme für Ausgesteuerte (*Ausgabenbremse*)

Antrag des Regierungsrates vom 21. Oktober 2009 und geänderter Antrag der WAK vom 27. April 2010 [4641a](#)

Ratspräsident Gerhard Fischer: Die Abstimmung zu Ziffer römisch I untersteht der Ausgabenbremse. Im Versand vom 5. November 2010 wurde Ihnen der Antrag von Regine Sauter zugestellt.

Elisabeth Derisiotis (SP, Zollikon), Präsidentin der Kommission für Wirtschaft und Abgaben (WAK): Der Regierungsrat beantragt mit dieser Vorlage vom Oktober 2009 die Weiterführung der Qualifizierungs- und Beschäftigungsprogramme für Ausgesteuerte, also für Menschen, die kein Anrecht mehr haben auf Leistungen im Rahmen des Arbeitslosenversicherungsgesetzes AVIG. Diese Programme sind eine wichtige Unterstützung für die Reintegration der Betroffenen in den Arbeitsmarkt. Der Regierungsrat beantragt dem Kantonsrat, einen Rahmenkredit in der Höhe von 22,8 Millionen Franken für Weiterbildungs- und Beschäftigungsprogramme für Ausgesteuerte für die Jahre 2010 bis 2013 zu bewilligen.

Die WAK hat die Kreditvorlage in insgesamt vier Sitzungen beraten. Im Zentrum der Diskussion stand die vom Regierungsrat im Antrag prognostizierte Arbeitslosenquote von 5,4 Prozent über alle vier Jahre und die in der Folge auf Erfahrungswerten beruhende hochgerechnete Zahl der Ausgesteuerten für die Jahre 2010 bis 2013. Nach Ansicht einer knappen Mehrheit der Kommission sind die zu Beginn der Beratungen im Jahr 2010 tieferen Prognosen zur Arbeitslosigkeit mit grossen Unsicherheiten behaftet, zumal die Prognosen der Konjunkturforschungsstellen in den letzten beiden Krisen nie so schlecht und anhaltend waren, wie sie es heute sind. Die Kommissionsmehrheit weist ferner darauf hin, dass nicht die Arbeitslosenquote für den Rahmenkredit direkt relevant ist, sondern vielmehr die Zahl der Ausgesteuerten sowie die Folgen des Auslaufens der Konjunkturprogramme und der Kursarbeitszeitregelungen. Letztere wurden viel stärker als in der Vergangenheit eingesetzt. Die Kommissionsmehrheit bevorzugt deshalb für die Berechnung des Rahmenkredites die eher konservativen Annahmen des Regierungsrates. Sie möchte damit verhindern, dass Angebote, die wirklich nötig sind und nachgefragt werden, nicht an-

geboten beziehungsweise finanziert werden können oder der Kredit schlussendlich überschritten wird. Wird der Kredit unterschritten, so fliesst das Geld schliesslich als Saldoverbesserung in die laufende Rechnung ein.

Eine Minderheit der Kommission beantragt eine Kürzung des Rahmenkredites um 3 Millionen Franken auf 19,8 Millionen. Dieser Betrag beruht auf der Annahme, dass für die Jahre 2010 und 2011 die Arbeitslosenquote 4,9 Prozent beträgt und sogar nur 4,6 Prozent für die Jahre 2012 und 2013. Zudem zeigte sich in der Vergangenheit, dass der Kredit nie ausgeschöpft wurde.

Prognosen sind immer Schätzungen. Die Höhe des Rahmenkredites ist nur dann von Bedeutung, wenn das Geld plötzlich aufgebraucht sein sollte und eine Aufstockung des Kredites notwendig würde. Die Minderheit hatte angedeutet, in einem solchen Fall einer Aufstockung zuzustimmen.

Die Kommissionsmehrheit ist der Ansicht, dass man gerade so gut von Anfang an den höheren Betrag bewilligen solle. Wie viel dann tatsächlich ausgegeben wird, hängt nicht von der Höhe des Betrages ab, den wir heute bewilligen, sondern von der Anzahl Menschen, die von diesem Angebot Gebrauch machen, beziehungsweise Gebrauch machen müssen. Dies auch in Zusammenhang mit einer Parlamentarischen Initiative ([242/2008](#)) von Regine Sauter, die die Ausweitung des Teilnehmerkreises beinhaltet, ein Anliegen, das inzwischen auch von der Regierung unterstützt wird.

Aus all den genannten Gründen stimmte die Kommissionsmehrheit dem Antrag des Regierungsrates zu. Anschliessend weise ich darauf hin, dass mit der Massnahme 5300.101 des Sanierungsprogramms geplant ist, den Kredit zu kürzen, und zwar um 300'000 Franken für das nächste Jahr sowie um je 800'000 Franken in den Jahren 2012 und 2014. Dies wurde jedoch in der Kommissionsberatung nicht mitberücksichtigt, da die Kommission ihre Arbeit vorher abgeschlossen hatte. Ein Antrag für eine Kürzung des Rahmenkredites um diesen Betrag liegt heute von der FDP vor. Dieser Antrag wurde jedoch nach Abschluss der Kommissionsarbeit von der Antragstellerin direkt an den Kantonsrat gestellt und in der Kommission nicht behandelt. Ich kann Ihnen deshalb heute keine Stellungnahme der Kommission dazu abgeben, sondern beantrage Ihnen gemäss Vorlage und Mehrheitsbeschluss der Kommission, dem Antrag der Regierung zuzustimmen und den

Kredit in der Höhe von 22'800'000 Franken für die Jahre 2010 bis 2013 zu bewilligen.

Susanne Brunner (SVP, Zürich): Ich spreche zum Minderheitsantrag Brunner, welcher einen Rahmenkredit von 19,3 Millionen Franken beantragt.

Warum sollen Sie diesen Minderheitsantrag unterstützen? Es stellen sich bezüglich des Kommissionsantrags gleich mehrere Fragezeichen:

Erstens: Der Regierungsrat hat mit Antrag vom 21. Oktober 2009 einen Rahmenkredit von 22,8 Millionen Franken beantragt. Wie kommt der Regierungsrat auf diesen Betrag? Als massgebende Ausgangsgrösse zieht er die Arbeitslosenquote heran. Der Regierungsrat rechnete dabei mit einer Arbeitslosenquote von 5,4 Prozent für die Jahre 2010 bis 2013. Bereits zum Zeitpunkt der Kommissionsberatung dieser Vorlage im Frühling dieses Jahres war die Arbeitslosenquote im Kanton Zürich rückläufig. Im März betrug sie 4,4 Prozent, im April 4,3 Prozent. Per August 2010 lag die Arbeitslosenquote bei 3,7 Prozent, im September bei 3,6 Prozent und im Oktober nun bei 3,5 Prozent. Die sinkende Tendenz ist also eindeutig. Weiter zeigt ein Blick zurück, dass in den letzten 20 Jahren nach jeder Wirtschaftskrise die Arbeitslosigkeit nie stabil auf gleichem Niveau verharrte, sondern jedes Mal, auch nach der Dotcom-Blase, ging die Arbeitslosigkeit im Kanton Zürich wieder zurück. Warum also mit einer gleichbleibend hohen Quote von 5,4 Prozent über die ganzen vier Jahre rechnen?

Zweitens: Ein weiteres Fragezeichen sehe ich, wenn ich die Rahmenkredit-Sprechung und dessen Ausschöpfung in der vergangenen Dekade betrachte. Mit Kantonsratsbeschluss vom 10. April 2000 wurde ein Rahmenkredit für die Jahre 2000 bis 2003 über 32,5 Millionen Franken beschlossen. Von diesem Kredit wurde über die Hälfte, 17,4 Millionen Franken, nicht ausgeschöpft. Darum wurde mit Kantonsratsbeschluss vom 26. April 2004 die Geltungsdauer dieses Rahmenkredites um zwei Jahre verlängert. Im Jahr 2006 wurde ein Rahmenkredit von 22,85 Millionen Franken für die Jahre 2006 bis 2009 beschlossen. Per Ende 2008 waren davon 15,15 Millionen Franken, also zwei Drittel, nicht ausgeschöpft. Das zweite Fragezeichen stellt sich also bei der Höhe der Kredite generell, respektive bei den immer wieder zu hoch, also zu negativ eingeschätzten zu erwartenden Arbeitslosenquoten im Kanton Zürich durch den Regierungsrat als Ausgangsgrösse für die Bemessung der Rahmenkredite.

Ein dritter Punkt: Hier stellt sich keine Frage, sondern es lässt sich einfach feststellen, dass die Gemeinden weniger Ausgesteuerte den Programmen zugewiesen haben, seit dem Zeitpunkt, als durch eine Gesetzesänderung keine neuen Rahmenfristen für den Bezug von Taggeldern der Arbeitslosenversicherung mehr generiert werden konnten. Dies erklärt einen Teil des nicht ausgeschöpften Rahmenkredites 2006 bis 2009.

Und noch ein vierter Punkt: Die Regierung hat in der Zwischenzeit seit der Verabschiedung der Vorlage im Oktober 2009 festgestellt, dass wir im Kanton Zürich keine Krise haben. Ich zitiere aus der Medienmitteilung der Finanzdirektion vom 8. September 2010: «Nun zeigte sich in den vergangenen Monaten, dass sich der Wirtschaftsstandort Zürich als standfest und krisenresistent behaupten konnte.» Dieser Einschätzung folgte ja dann die Redimensionierung von San10. Es ist erfreulich, dass sich die Regierung der Minderheit der Kommission angeschlossen hat und damit eingesteht, dass der Kredit im Rahmen der Vorlage viel zu hoch veranschlagt worden ist. Mit San10 schlägt die Regierung ebenfalls eine Kürzung vor, die jedoch meiner Meinung nach immer noch schön viel Luft drin lässt. Die mit dem Minderheitsantrag beantragte Senkung auf 19,3 Millionen Franken ist darum eine nötige, aber immer noch eine moderate Senkung. Auch mit 19,3 Millionen Franken ist der Rahmenkredit nach wie vor hoch genug, um die Weiterbildungs- und Beschäftigungsprogramme für Ausgesteuerte für die vorgesehene Periode sorgfältig planen und ein Angebot in ausreichendem Masse bieten zu können. Es geht hier keineswegs um das Infragestellen des Angebotes an sich, sondern lediglich um eine sorgfältige Budgetierung. Denn nur eine genaue, realistische Budgetierung gewährt uns schlussendlich strategische Handlungsspielräume in der Finanzpolitik und somit im staatlichen Handeln.

Zum Antrag von Regine Sauter: Dieser Antrag freut mich einerseits, zeigt er doch, dass die FDP nun doch die wirtschaftlichen Realitäten wahrnimmt. Gratulation dazu! Andererseits, geschätzte FDP, selber analysieren und denken wäre auch was, nicht nur der Regierung hinterherlaufen. «Gouverner c'est prévoir», heisst es ja. Aber was die Regierung in diesem Bereich in den letzten Jahren gemacht hat, ist offensichtliches Schwarzsehen. Der Minderheitsantrag Brunner verlangt eine vernünftige, an ökonomischen Realitäten orientierte Senkung des Kredites. Sie können den Antrag von Regine Sauter darum getrost ablehnen. Denn Regine Sauter marschiert mit ihrem Antrag einfach nur

stramm der Regierung hinterher. Dass auf diese Weise der Rahmenkredit immer wieder zu hoch ausfällt, haben wir in den letzten Jahren gesehen. Und bringen Sie doch bitte solche Anträge in der Kommission ein, Regine Sauter, oder unterstützen Sie solche, auch wenn sie von anderer Seite in der Kommission eingebracht werden. Sollen wir hier nun im Rat Kommissionsarbeit erledigen? Es ist auch nicht klar, was Sie wollen. Am 1. November 2010 wollten Sie 19,9 Millionen, heute wollen Sie 20,9 Millionen Franken. Sie stiften Verwirrung, Regine Sauter. Solche Dinge gehören in die Kommission.

Und noch ein letzter Punkt: Regine Sauter begründet ihren Antrag mit eingestellten Beträgen im KEF (*Konsolidierter Entwicklungs- und Finanzplan*). Aber wir führen heute keine KEF-Debatte. Diese müssen wir auch nicht vorwegnehmen. Heute entscheiden wir über die traktandierte Vorlage 4641a und nicht über den KEF.

Ich lade die FDP-Fraktion deshalb ein, dem Minderheitsantrag Brunner zuzustimmen. Die SVP-Fraktion wird dies so tun. Ich bitte Sie, das Gleiche zu tun. Besten Dank.

Regine Sauter (FDP, Zürich): Die FDP-Fraktion hat den Weiterbildungs- und Beschäftigungsprogrammen in diesem Kanton immer zugestimmt. Wir finden dies eine wichtige und sinnvolle Massnahme, um Personen, die sich nicht mehr im Arbeitsprozess finden, wieder in den Arbeitsmarkt integrieren zu können. In den Gemeinden macht man damit auch gute Erfahrungen. Man kann sagen, dass es nicht so ist, dass die Gemeinden leichtfertig Personen in diese Programme schicken, denn immerhin zahlen sie die grössere Hälfte davon, wenn eine Person in einem solchen Programm platziert ist. In diesem Sinne werden wir dem Rahmenkredit zustimmen, allerdings mit einem Kürzungsantrag.

Wir haben in der Kommission – die Präsidentin hat es gesagt – lange über die richtige Höhe dieses Kredits diskutiert. Und tatsächlich ist es immer schwierig, Prognosen zu machen und dann diese Prognosen gegeneinander abzuwägen und dann zum Schluss zu kommen, welches die richtige sei. Aus unserer Sicht vertrauen wir hier den Spezialistinnen und Spezialisten der Volkswirtschaftsdirektion und gehen davon aus, dass sie das mit bestem Wissen und Gewissen gemacht haben. Sie sind auch aufgrund der neusten Entwicklungen auf dem Arbeitsmarkt zu einer veränderten Beurteilung gekommen. Man entnimmt dies dem KEF. Natürlich – Susanne Brunner hat es gesagt –

führen wir hier keine KEF-Diskussion. Trotzdem kann man ja mal in den KEF schauen und sich erkundigen, was denn da drin für die nächsten Jahre vorgesehen ist. Immerhin bewilligen wir hier einen Kredit für vier Jahre.

Es ist sicher nicht falsch, zu sagen, dass der Kredit für das laufende Jahr 2010 – denn für dieses Jahr gilt er bereits – nicht ausgeschöpft werden wird. Dass die Prognosen angepasst wurden und der Kredit korrigiert wird, ist aus unserer Sicht richtig. Der Regierungsrat hat sich aber nicht der Minderheit angepasst, wie Susanne Brunner das ausgeführt hat, er hat seine eigenen Berechnungen gemacht. Aus unserer Sicht gibt es keinen Grund, diesen Berechnungen nicht zu folgen. Mein Kürzungsantrag bezieht sich somit auf den neuen Betrag, der sich aufgrund dieser neuen Berechnungen ergibt.

Susanne Brunner bemängelt die unsaubere Budgetierung durch den Regierungsrat, da jeweils zu grosse Kredite eingesetzt würden. Ich möchte einfach betonen: Es handelt sich um einen Rahmenkredit. Wenn er nicht gebraucht wird, weil zu wenige Programmplätze besetzt werden, dann ist das nicht verlorenes Geld, dann wird das Geld nicht ausgegeben. Dann verbessert sich damit einfach die Rechnung und hier sehe ich auch kein Problem.

In diesem Sinne bitte ich Sie, dem Kürzungsantrag der FDP zuzustimmen, anschliessend aber den Rahmenkredit für die Jahre 2010 bis 2013 zu genehmigen.

Julia Gerber Rüegg (SP, Wädenswil): Die SP wird dem Rahmenkredit von 2,2 Millionen Franken zustimmen. Den Minderheitsantrag von Susanne Brunner, von SVP und GLP, lehnen wir ab. Auch der Kompromissantrag der FDP vermag uns nicht wirklich zu überzeugen. Es gibt keinen Grund für eine Kürzung des Antrags des Regierungsrates und wir sind erstaunt darüber, dass die Mehrheit für die Vorlage des Regierungsrates nun im letzten Moment auseinanderbricht. Das einzige Argument für eine Kürzung sind nicht Fakten, über die man immer streiten kann, es war das San10. Nach dem jüngsten Rechnungsabschluss ist aber San10 obsolet und damit auch diese Kürzung. Die Mehrheit dieses Rates, bestehend aus sechs von sieben Fraktionen, hat mit der vorläufigen Unterstützung der PI von Regine Sauter klar zu Protokoll gegeben, dass sie Handlungsbedarf sieht. Mit der Überweisung des Postulates 240/2008 unter dem Titel «Bessere Zusammenarbeit zwischen RAV (*Regionales Arbeitsvermittlungszentrum*) und So-

zialhilfe» im Februar dieses Jahres 2010 hat die Mehrheit in diesem Rat bekräftigt, dass es einen Handlungsbedarf gibt. Daran hat sich doch in dieser kurzen Zeit nichts geändert. Aber Sie wollen nun plötzlich kürzen. Ich frage Sie: Wo bleibt da die Logik? Wo bleibt da die Kohärenz in Ihrer Argumentation? Haben Sie bereits vergessen, was Sie der Verwaltung für einen Auftrag gegeben haben? In Ihrem Auftrag – in Ihrem Auftrag – hat das AWA (*Amt für Wirtschaft und Arbeit*) gearbeitet, den Mittelbedarf seriös abgeklärt und ausgewiesen. Der Kredit ist realistisch gerechnet.

Während die Ausgaben in der Vergangenheit, weil auch das Angebot zurückgefahren wurde, stetig rückläufig waren, beantragt die Regierung nun zum ersten Mal einen höheren Kredit mit einem sehr vernünftigen Ziel, nämlich wieder mehr Menschen die Tür zu einem Arbeitsplatz in diesem Kanton zu öffnen. Eine vernünftige Sache, wer will das bestreiten? Wollen Sie von der FDP, von der CVP, der GLP oder der EVP nun wirklich Ihr Fähnchen einfach in den Wind der SVP drehen? Auch unter den Voraussetzungen, dass sich die Konjunktur stabil entwickelt, ist der Kredit nicht zu hoch angesetzt. Die Wachstumsaussichten für 2011 sind immer noch verhalten und lassen nur eine geringe Zunahme der Beschäftigung erwarten. Und darum droht uns trotz stabiler Konjunktur im Nachgang der Krise 2008 eine Aussteuerungswelle.

Susanne Brunner, seit der Finanzmarktkrise sollten wir wissen, dass es keine absolut sicheren Wirtschaftsprognosen mehr gibt. Und, Susanne Brunner, «gouverner c'est prévoir», Sie haben recht, stellen wir die Mittel bereit, die unter Umständen nötig sind. Wenn wir sie dann nicht brauchen, sind sie nicht verloren, sie fliessen zurück in die ordentliche Rechnung. Die Erhöhung des Kredits ist zum einen Teil darauf zurückzuführen, dass die Langzeitarbeitslosigkeit doch noch steigen dürfte, ein anderer Teil wird aber für ein moderat verbessertes Angebot für eben diese Langzeitarbeitslosen gebraucht, und das ist dringend nötig. Mit dieser Verbesserung schliessen wir eine Lücke zu den anderen Kantonen, wir schliessen ein Stück weit auf.

Die SP betrachtet diese Vorlage als notwendig und sie will hier nicht kürzen. Denn von einer Kürzung betroffen werden Menschen sein, die auf diese Massnahmen angewiesen sind. Wenn es Ihnen in den Kram passt, zum Beispiel beim sogenannten Steuerwettbewerb, dann sind Sie immer für Vergleiche mit den andern Kantonen. Aber hier, wo es um Menschen geht, da wollen Sie dann nicht vergleichen. Wem es heute wirklich nicht nur um Sparideologie pur geht, der stimmt dem

Mehrheitsantrag der WAK zu, sagt Nein zum Minderheitsantrag von Susanne Brunner, sagt Nein zum neuen Kürzungsantrag der FDP und sagt auch im Dezember Nein zum San10-Kürzungsantrag. Ich danke Ihnen.

Ralf Margreiter (Grüne, Zürich): Ich wollte eigentlich schon beim einleitenden Votum Susanne Brunner für ihren unaufgeregten Ton loben, da geriet sie zur FDP und zeigte, dass sie in der SVP-Fraktion offensichtlich schon bestens gelandet ist. Es geht bei diesem Rahmenkredit um zwei Fragen letztlich, die zu beurteilen sind, nämlich letztlich die Frage, wie optimistisch oder pessimistisch wir die Entwicklung in den kommenden Jahren, also bis 2013 erwarten das sind jetzt aktuell dann noch drei von vier Rahmenkreditjahren –, und zwar nicht bloss der Arbeitslosenquote, sondern der Aussteuerungen. Die sind nicht direkt miteinander korreliert. Und zweitens: Würde dieser Rahmenkredit, selbst wenn er gekürzt würde, überhaupt je ausgeschöpft?

Das Problem an diesem Rahmenkredit – Susanne Brunner hat zu Recht darauf hingewiesen – ist ja, dass er bislang noch nie ausgeschöpft wurde und mit den bisherigen Zahlen und Entwicklungen in keiner der drei vorliegenden Versionen auch ausgeschöpft würde. Da kann man sagen: «Ein aufgeblähtes Gefäss, das braucht es so nicht». Nur stimmt das natürlich nicht. Der Bedarf an Reintegration in den Arbeitsmarkt ist gegeben. Eine nachhaltige Wiedereingliederung ins Erwerbsleben ist für Hunderte, für Tausende Menschen in diesem Kanton ein wichtiges und dringliches Ziel, Julia Gerber hat darauf hingewiesen. Das Problem liegt bei den Zuweisungen durch die Gemeinden. Das Problem ist erkannt, dort liegt der Flaschenhals. Das hat durchaus auch mit einem vergangenen Sparprogramm zu tun, nämlich mit einer San-04-Massnahme, die die Kosten vom Kanton zu den Gemeinden hin verschoben hat und diese sicher nicht zusätzlich ermutigte, die vernünftigen und zur Verfügung stehenden Gefässe auch wirklich zu nutzen. Wir hatten in der Kommission Gelegenheit, mit dem Bericht und mit zusätzlichen Erläuterungen auch zu erfahren, dass eine Modernisierung der Programme durch das AWA geplant und in Umsetzung begriffen ist und dass dort insbesondere – und das finde ich höchst erfreulich – eine Stärkung der weiterbildenden Elemente angestrebt wird. Das sind Massnahmen, wie sie Menschen brauchen, um nachhaltig wieder Fuss zu fassen in einer Wirtschaft, die sich zunehmend dynamisiert, wo die Ansprüche steigen und wo Bil-

dung halt wirklich ein Schlüsselement des individuellen wie des kollektiven Erfolgs darstellt.

Wir Grünen halten am Antrag der WAK, der dem Regierungsantrag entspricht, für heute fest. Es braucht heute kein Rahmenkredit gekürzt zu werden. Nicht ausgeschöpfte Gelder werden, wie schon ausgeführt, einfach zu einer erfreulichen Verbesserung der Erfolgsrechnung führen. Erfreulich allerdings nur aus einseitiger Betrachtungsweise. Erfreulich ist es nämlich nur dann, wenn diese Gelder tatsächlich nicht benötigt werden, also wenn der Bedarf für diese Reintegration in den Arbeitsmarkt nicht gegeben wäre. Wir gehen davon aus, dass wir einerseits durchaus eine höhere Zahl von Aussteuerungen gewärtigen müssen, diese werden zeitlich verzögert anfallen, und zwar nicht nur zur Wirtschaftskrise, sondern auch zu auslaufenden stützenden Massnahmen wie Kurzarbeit. Andererseits gehen wir auch davon aus, dass die Erleichterung des Zugangs zu solchen Programmen, wie sie die Parlamentarische Initiative von Regine Sauter anstrebt und die mehrheitsfähig scheint, eben auch zu einer grösseren Nachfrage führt und dass der Bedarf, der aktuell vorhanden ist, sich eben auch in einer höheren Nutzung dieser Programme manifestieren wird.

Mit der Unterstützung des ursprünglichen Regierungsantrags und des Antrags der WAK-Mehrheit plädieren wir für die nötige Sicherheit, gewappnet zu sein für die kommenden Jahre.

Nicole Barandun (CVP, Zürich): Claudio Zanetti müssten die Ohren klingeln. Sein liebster ständiger Textbaustein «Gouverner c'est prévoir» wurde in dieser Debatte schon zweimal verwendet. Aber es stimmt, die Regierung muss vorausschauend und planend tätig werden. Der Rahmenkredit selbst, das haben wir gehört, ist ja bei allen unumstritten. Es geht nur um die Höhe. Es ist eben nicht zu leugnen – das stimmt auch –, dass der Rahmenkredit bisher eher schlecht budgetiert und nie ausgeschöpft worden ist. Es ist der Regierung zugute zu halten, dass für die Höhe des festzulegenden Kredites nicht nur die bisherige Ausnützung, sondern auch die Einschätzung der zukünftigen Entwicklung massgebend ist. Diejenigen Faktoren, die in die Beurteilung einzufließen haben, sind wohl im Zeitpunkt der Antragstellung pessimistischer, aus heutiger Sicht wohl zu pessimistisch, beurteilt worden. Die Vorlage rechnet, um nur ein Beispiel zu nennen – es wurde schon mehrmals erwähnt – mit viel zu hohen Arbeitslosenzahlen. Die CVP teilt deshalb die Meinung der Kommissionsminderheit, die eine Senkung des Rahmenkredites unter diesen Umständen einhalten möchte. Entgegen der Ansicht der SVP glauben wir aber nicht, dass damit ein grosser strategischer Wurf gelingt. Und im Gegensatz zur linken Ratsseite glauben wir auch nicht, dass damit das Angebot an und für sich gefährdet ist.

Es gibt nun zwei Minderheitsanträge. Die CVP wird den Antrag von Regine Sauter unterstützen, der sich an dem im San10 eingestellten Kredit der Regierung orientiert. Ich danke Ihnen für Ihre Aufmerksamkeit.

Peter Ritschard (EVP, Zürich): Julia Gerber Rüegg hat es bereits gesagt, die EVP wird dem Minderheitsantrag von Susanne Brunner zustimmen. Das wird Sie gewiss wundern, weil die EVP in der Kommission gegen die Kürzung war. Für uns ist aber nicht die Höhe des Rahmenkredites das Ausschlaggebende, sondern dessen gute und sinnvolle Verwendung. Die PI von Regine Sauter ist in diesem Zusammenhang zu erwähnen. Der Volkswirtschaftsdirektor hat zu dieser PI sinnvolle Anregungen gebracht, die in einen Gegenvorschlag der Kommission zur PI eingebracht werden. Auch die SVP ist mit dieser Marschrichtung offenbar einverstanden. Ausgesteuerte Menschen sollen Chancen erhalten, wieder im ersten Arbeitsmarkt Fuss zu fassen. Nach dem Gegenvorschlag spricht der Kanton weiter bei der Kreditvergabe mit und die interinstitutionelle Zusammenarbeit, IIZ, wird in

die Praxis übernommen. Das heisst, ein Ausgesteuerter kann eine kombinierte und koordinierte Beratung mit dem RAV, dem Sozialamt, eventuell der IV und weiteren Stellen erhalten. Dies entspricht nach meiner Einschätzung den Vorstellungen der breit abgestützten Unterzeichner der PI von Regine Sauter.

Viel wichtiger als die Höhe des Rahmenkredites ist die gute Zusammenarbeit der beteiligten Institutionen. Aus diesen Gründen stimmt die EVP-Fraktion der moderaten Kürzung des Rahmenkredites gemäss Antrag von Susanne Brunner zu.

Thomas Wirth (GLP, Hombrechtikon): Der Rahmenkredit – wir haben das bereits mehrfach gehört – wurde in der Vergangenheit nur zu einem kleinen Bruchteil ausgenutzt. Der wesentliche Grund dafür ist die Verschärfung der Zugangsbestimmungen, die Frau Fuhrer (*Alt-Regierungsrätin Rita Fuhrer*) gemacht hat. Die Begründung der Volkswirtschaftsdirektion dafür ist: ungenügender Erfolg der Programme. Diese Aussage zeigt eigentlich die Bedeutung der Indikatoren. Auf meine Frage in der Kommissionsberatung zur PI von Regine Sauter wurde mir nämlich bestätigt: Die Investitionen in die Kurse sind tiefer als die eingesparten Sozialkosten. Volkswirtschaftlich ist das Programm also ein Erfolg. Da aber nur jeder sechste Teilnehmer erfolgreich in den Arbeitsmarkt integriert wurde, machte die Regierung ein persönliches Frustpotenzial beim Teilnehmer aus und meinte deshalb, man müsse die Teilnehmer vor dem Programm schützen und sie nicht teilnehmen lassen. Ich meine, das ist eine schlechte Begründung, denn aus meinen Erfahrungen ist ganz entscheidend die Perspektive, die man den Leuten bietet. Die Programme bieten diese Perspektive, auch wenn es nur jeder Sechste schafft, tatsächlich erfolgreich integriert zu werden.

Aus meiner Sicht ist dieser Rahmenkredit ein gutes Beispiel für schlechte Regierungsführung. Der Blick auf die eigene Kasse gerichtet anstatt auf das übergeordnete Interesse. Und der nicht ausgeschöpfte Rahmenkredit ist auch kein Hinweis auf eine gute Finanzpolitik, wie man es vielleicht meinen könnte, wenn dann die Regierung die Rechnung präsentieren und einen Überschuss ausweisen kann. Gute Finanzpolitik würde heissen: klare Aufgaben und eine den Aufgaben angepasste Budgetierung – und keine Aufblähung von Rahmenkrediten, auch wenn man genau weiss, dass man die Mittel gar nicht ausgeben will. Ein Teil der Probleme im Zusammenhang mit dem EG-

AVIG-Kredit wird mit dem Gegenvorschlag zur PI von Regine Sauter gelöst. Dies ist aber trotzdem kein Grund für einen erhöhten Rahmenkredit. 19,3 Millionen Franken erscheinen trotz der Öffnung des Programms angemessen. Und sollte es wider Erwarten nicht reichen, gibt es die Möglichkeit, einen Nachtragskredit zu gewähren. In diesem Sinne unterstützen wir den Antrag von Susanne Brunner.

Hans Peter Häring (EDU, Wettswil a. A.): Die EDU ist für die Reduktion des Rahmenkredites, da er in den letzten Jahren nie ausgeschöpft wurde. Wir stehen aber auch für die verstärkten Integrationsbemühungen bei den Arbeitslosen. Das eine schliesst das andere nicht aus. Wenn Bedarf vorhanden ist, kann der Rahmenkredit ja wieder erhöht werden. Stimmen Sie deshalb der Reduktion auf 19,3 Millionen Franken zu. Danke.

Susanne Brunner (SVP, Zürich) spricht zum zweiten Mal: Ja, Nicole Barandun, es handelt sich hier tatsächlich nicht um einen strategischen Wurf, sondern es geht darum, wie wir uns finanzpolitisch verhalten. Ich bin schon erstaunt über die finanzpolitische Verklüftung, die hier drinnen vorherrscht. (*Heiterkeit.*) Nicht von der linken Ratsseite, nicht von der SP und von den Grünen, aber von der FDP bin ich mir das nicht gewohnt, dass es heisst, es ist ja nur ein Rahmenkredit. Wenn er dann nicht ausgeschöpft wird, dann ist ja das Geld nicht ausgegeben und die Rechnung ist dann besser. Aber was heisst das mit anderen Worten? Genau diese Finanzpolitik verhindert es, dass wir finanzpolitische Spielräume und Spielräume im staatlichen Handeln haben. Und nur darauf zielt mein Antrag hin, dass wir sorgfältig budgetieren und dass wir uns die Handlungsspielräume bewahren. Danke.

Julia Gerber Rüegg (SP, Wädenswil) spricht zum zweiten Mal: Thomas Wirth hat das ja vorhin schön dargelegt, dass eigentlich zu wenige Menschen in den Genuss dieser Weiterbildungsmassnahmen kamen, dass man sie buchstäblich daran gehindert hat. Thomas Wirth hat uns klar aufgezeigt, dass man wusste, dass man diese Rahmenkredite nicht ausschöpfen wollte. Das kann man zusammenfassen in dem Wort «Wo kein Wille ist, ist auch kein Weg». Und hinter den Kürzungsanträgen von heute stehen nicht saubere Evaluationen, sondern dahinter steht ganz klar die Aussage «Wir wollen nicht mehr Geld investieren in die Integration und in die Weiterbildung von Langzeitar-

beitslosen». Wir haben diesen Willen nicht. Und es kostet ja nichts, zu sagen «Ja, es ist toll und es ist nötig, aber wir wollen hier nicht wirklich etwas tun». Das bedauern wir sehr, dass Sie, die Mehrheit in diesem Rat, nun diese Gesinnung haben. Ich danke Ihnen.

Daniel Oswald (SVP, Winterthur): Es erstaunt mich schon ein bisschen, welche Unterstellungen hier in den Raum gesetzt werden, gerade von der Seite, die sonst immer alles korrekt, moralisch perfekt machen will. Einesteils ist mal wichtig festzustellen, dass niemand die Zukunft voraussagen kann. Und das ist wahrscheinlich gut so, dass wir das nicht können. Ich hätte Bedenken, wenn wir das könnten. Aber es gilt auch, dass wir mit bestem Wissen und Gewissen unsere Budgets zusammenstellen. Es macht doch wirklich keinen Sinn, unnötige Reserven irgendwo einzubauen. Das hindert uns am Spielraum oder bindet Mittel, die wir am andern Ort nicht einsetzen können.

Ein zweiter Punkt ist hier jetzt auch einmal zu erwähnen: dass der Wettbewerb um Sozialhilfe wahrscheinlich wesentlich schädlicher ist als der Steuerwettbewerb. Ich kann Ihnen sagen: Wenn sie zum Beispiel im Raum Winterthur sich engagieren wollen, gerade in der Unterstützung der Leute mit wenig Einkommen oder die am Rande der Gesellschaft stehen, dann heisst es schlichtweg, dazu sei nichts mehr nötig, der Staat mache alles, man könne kein privates Engagement mehr gebrauchen. Dies einfach so zu Ihrer Information. Und dann wird hier in den Raum gestellt, es werde systematisch verhindert, dass die Leute an diesen Programmen teilnehmen können. Das stimmt einfach nicht, das ist eine falsche Unterstellung.

Es muss auch noch mit einer zweiten Behauptung, die falsch ist und in den Raum gestellt wurde, aufgeräumt werden: dass die Aussteuerungsquote nichts mit der Arbeitslosenquote zu tun hat. Natürlich hat es etwas damit zu tun. Die Ausgesteuertenquote ist schlussendlich eine Teilmenge der Arbeitslosenquote und ist von der Entwicklung der Arbeitslosen abhängig. Wenn die Wirtschaft anzieht und die Arbeitslosenquote sinkt, dann kommen die nicht alle in die Ausgesteuertenquote, das ist auch richtig. Aber wie man sieht, wurden die Kredite in der Vergangenheit nicht ausgeschöpft. Ich glaube, alle die an einer solchen Unterstützung teilnehmen wollen, können teilnehmen. Und es ist wirklich richtig, wenn man jetzt diese 19,3 Millionen Franken bewilligt und nicht mehr. Es ist dort noch genügend Reserve drin. Danke.

Thomas Wirth (GLP, Hombrechtikon) spricht zum zweiten Mal: Liebe Julia Gerber Rüegg, was du sagst, stimmt natürlich so nicht. Wir halten das Programm für wichtig und wir haben dies auch signalisiert, indem wir die PI von Regine Sauter unterstützt haben und auch den Gegenvorschlag in der Kommission unterstützen. Was wir heute machen, ist: Wir genehmigen einen Kredit von 19,3 Millionen Franken, der wesentlich höher ist als das Geld, das in der Vergangenheit ausgegeben wurde. Man sollte es vielleicht in diesem Zusammenhang sehen und nicht nur einfach von einer Kürzung eines viel zu hohen Betrags sprechen.

Regierungsrat Ernst Stocker: Die Diskussion über den Rahmenkredit war ausgiebig und eines ist für mich klar: Wir diskutieren hier in einer momentan komfortablen Situation. Das wirtschaftliche Umfeld ist recht stabil, wir haben bessere Arbeitslosenzahlen. Alles zeigt in die gute Richtung. Darum verstehe ich natürlich auch, dass hier Fragen gestellt werden und Kürzungsanträge auf dem Tisch liegen. Unser Antrag wurde ja vor mehr als einem Jahr gestellt und in diesem Jahr hat sich das Umfeld positiv entwickelt. Es entwickelt sich weiter gut, wahrscheinlich nicht mehr ganz so schnell wie bis anhin. Aber es ist auch bekannt, dass Ausgesteuerte schwierige Situationen haben, dass der Anschluss an die Arbeitswelt schwierig ist, dass es wichtig ist, dass man diesen Menschen wieder eine Perspektive geben kann. Vor diesem Hintergrund ist es wichtig für mich, dass wir respektive Sie heute einen Rahmenkredit bewilligen, insbesondere darum, weil trotz dieser positiven Zahlen man nicht vergessen darf, dass es in den nächsten Jahren mehr Ausgesteuerte geben wird. Und diese EG-AVIG-Programme haben eine grosse Bedeutung, heute und in Zukunft.

Wir sind ja daran, hier noch eine Modernisierung zu machen, es wurde angesprochen: die IIZ-Möglichkeiten. Hier wollen wir nochmals verbessert auf diese Leute zugehen können mit dieser interinstitutionellen Zusammenarbeit, sodass wirklich möglichst viele wieder in die Arbeitswelt zurückgeführt werden können. Wichtig ist in diesem Zusammenhang auch noch zu sagen: Es wird auch weiterhin gelten, dass Leute, die an so einem Programm teilnehmen, keine neuen Rahmenfristen für den Bezug von Arbeitslosengeldern schaffen können.

Ich habe es gesagt, wir haben eine komfortable Lage momentan. Aber – und das möchte ich auch sagen – wenn wir das europäische Umfeld und auch das weitere Umfeld anschauen, dann gibt es Turbulenzen. Denken Sie mal daran: Mit dem Euro könnte es weiterhin Schwierigkeiten geben. Momentan hat man den Eindruck, die Firmen stecken die Diskrepanz zwischen Frankenstärke und Euro relativ gut weg. Wenn wir aber das Umfeld betrachten, was für Rettungsschirme da aufgespannt werden, könnte sich diese Situation nochmals verschlechtern. Die Firmen können wahrscheinlich eine Weile diese Diskrepanz halten. Wenn es weiter auf dieser Seite gehen wird, könnte sich die wirtschaftliche Situation der Schweiz verändern. Vor diesem Hintergrund möchte ich Sie doch daran erinnern, dass wir einen Kredit brauchen. Das wurde – das freut mich besonders – auch von niemandem bestritten, dass das Amt für Wirtschaft und Arbeit in diesem Bereich eigentlich eine gute Arbeit leistet und diese weiterhin leisten will. Ich möchte aber auch sagen: Realistischerweise kann ich mit einer Kürzung des Rahmenkredites, wie wir sie im Sanierungsprogramm vorgesehen haben, leben. Ich kann Ihnen auch versichern, dass wir diese Aufgaben wahrnehmen werden. Aber wenn diese Leistungen nicht benötigt werden, werden wir keinen Franken mehr ausgeben aus diesem Rahmenkredit, als wir nötig haben. Besten Dank.

Eintreten

ist beschlossen, nachdem kein Antrag auf Nichteintreten gestellt worden ist.

Detailberatung

Titel und Ingress

Keine Bemerkungen; genehmigt.

I.

Minderheitsantrag von Susanne Brunner, Jörg Mäder (in Vertretung von Thomas Wirth), Daniel Oswald, Peter Preisig, Hansjörg Schmid, Arnold Suter, Claudio Zanetti (in Vertretung von Werner Bosshard):

I. Für die Ausrichtung von Subventionen gemäss § 8 des Einführungsgesetzes zum Arbeitslosenversicherungsgesetz in den Jahren 2010 bis 2013 wird ein Rahmenkredit von Fr. 19'300'000 bewilligt.

Antrag von Regine Sauter:

I. Für die Ausrichtung von Subventionen gemäss § 8 des Einführungsgesetzes zum Arbeitslosenversicherungsgesetz in den Jahren 2010 bis 2013 wird ein Rahmenkredit von Fr. 20'900'000 bewilligt.

Ratspräsident Gerhard Fischer: Ich werde den Minderheitsantrag von Susanne Brunner, den Antrag von Regine Sauter und den Kommissionsmehrheitsantrag im sogenannten Cup-System ausmehren.

Der Minderheitsantrag von Susanne Brunner, der Antrag von Regine Sauter und der Kommissionsmehrheitsantrag sind als gleichwertige Hauptanträge zu behandeln. Wir werden nach Paragraf 30 des Geschäftsreglements des Kantonsrates im Cup-System abstimmen. Wir werden die Tür schliessen und die Anwesenden ermitteln. Auf den Monitoren wird dies wie folgt dargestellt: Wer für den Kommissionsmehrheitsantrag ist, drücke die Ja-Taste und erscheint grün. Wer seine Stimme dem Minderheitsantrag von Susanne Brunner gibt, drücke die Nein-Taste, welche rot dargestellt wird. Und wer sich den Antrag von Regine Sauter entscheidet, drücke die «Enthalten»-Taste und wird gelb dargestellt. Vereinigt keiner der Anträge die Mehrheit der stimmenden Mitglieder auf sich, wird entschieden, welcher der beiden Anträge, die am wenigsten Stimmen auf sich vereinigt haben, ausscheidet. In der Folge wird das Verfahren fortgesetzt, bis einer der Anträge eine Mehrheit erlangt.

Die Tür ist zu schliessen und die Anwesenden drücken bitte die Präsenztaste «P/W».

Es sind 173 Mitglieder anwesend. Das absolute Mehr beträgt demnach 87 Stimmen.

Abstimmung

Auf den Kommissionsantrag entfallen 55 Stimmen, auf den Minderheitsantrag von Suanne Brunner 77 Stimmen und auf den Antrag von Regine Sauter 41 Stimmen.

Ratspräsident Gerhard Fischer: Keiner der Anträge hat das absolute Mehr auf sich vereinigt. Somit stellen wir nun die beiden Anträge mit den wenigsten Stimmen einander gegenüber, das sind der Kommissionsmehrheitsantrag und der Antrag von Regine Sauter.

Abstimmung

Der Kantonsrat gibt mit 73 : 66 Stimmen (bei 13 Enthaltungen) dem Antrag von Regine Sauter den Vorzug.

Ratspräsident Gerhard Fischer: Der Kommissionsantrag scheidet somit aus.

Somit kommen wir zum dritten Schritt. Wir stellen nun den Antrag von Regine Sauter dem Minderheitsantrag von Susanne Brunner gegenüber.

Abstimmung

Der Kantonsrat gibt mit 96 : 77 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) dem Antrag von Regine Sauter den Vorzug.

Ratspräsident Gerhard Fischer: Die Tür kann geöffnet werden. Nun stellen wir fest, ob das Quorum der Ausgabenbremse erreicht wird. Der Rat besteht zurzeit aus 180 Mitgliedern. Deshalb braucht es mindestens 91 Stimmen. Kommen weniger als 91 Stimmen zustande, ist der Antrag abgelehnt.

Abstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 118 : 47 Stimmen (bei 1 Enthaltung), der bereinigten Ziffer I zuzustimmen und einen Rahmenkredit von 20'900'000 Franken zu bewilligen. Damit ist das Quorum von 91 Stimmen erreicht.

II. und III.

Keine Bemerkungen; genehmigt.

Das Geschäft ist erledigt.

Schluss der Sitzung: 11.55 Uhr

Es findet eine Nachmittagssitzung mit Beginn um 14.30 Uhr statt.

Zürich, den 29. November 2010

Die Protokollführerin:
Heidi Baumann

Von der Protokollprüfungskommission der Geschäftsleitung genehmigt am 6.
Dezember 2010.