



## Protokoll des Zürcher Kantonsrates

---

### 64. Sitzung, Montag, 7. Juli 2008, 8.15 Uhr

Vorsitz: *Regula Thalmann (FDP, Uster)*

#### Verhandlungsgegenstände

##### 1. Mitteilungen

- Zuweisung von neuen Vorlagen ..... Seite 4086
- Antworten auf Anfragen ..... Seite 4087
- Rauchverbot im Rathaus ..... Seite 4087
- Begrüssung von Schülerinnen und Schülern des  
Lavaterschulhauses..... Seite 4102
- Dokumentationen im Sekretariat des Rathauses
  - *Protokollauflage*..... Seite 4087

##### 2. Eintritt eines neuen Mitglieds des Kantonsrates

für den aus dem Kantonsrat zurückgetretenen Thomas  
Kappeler, Zürich ..... Seite 4088

##### 3. Wahl eines Mitglieds der Geschäftsleitung

für den aus der Geschäftsleitung zurückgetretenen  
Alfred Heer, Zürich  
(Antrag der Interfraktionellen Konferenz)  
KR-Nr. 251/2008..... Seite 4089

##### 4. Wahl eines Mitglieds der Kommission für Wirtschaft und Abgaben

für den aus dem Kantonsrat zurückgetretenen Thomas  
Kappeler, Zürich  
(Antrag der Interfraktionellen Konferenz)  
KR-Nr. 236/2008..... Seite 4090

**5. Genehmigung des Geschäftsberichts und der Jahresrechnung der Gebäudeversicherung (GVZ) für das Jahr 2007**

Antrag der AWU vom 16. Juni 2008 **4500a**..... Seite 4091

**6. Einreichung einer Standesinitiative zum Schutz vor «Hypo-Raidern» (Reduzierte Debatte)**

Einzelinitiative von Sandro Bassola, Zürich, vom 15. Januar 2008

KR-Nr. **51/2008** ..... Seite 4102

**7. Einreichung einer Standesinitiative in Sachen kantonale Verbraucherschutzzentralen (Reduzierte Debatte)**

Einzelinitiative von Sandro Bassola, Zürich, vom 16. Januar 2008

KR-Nr. **32/2008** ..... Seite 4108

**8. Einreichung einer Standesinitiative betreffend Einsetzung einer Historiker-Kommission zur Erforschung der Umstände des Beitritts des Kantons Tessin zur Eidgenossenschaft (Reduzierte Debatte)**

Einzelinitiative von Renato Maspoli, Zürich, vom 21. Januar 2008

KR-Nr. **60/2008** ..... Seite 4112

**9. Änderung des Gesundheitsgesetzes vom 2. April 2007 (Reduzierte Debatte)**

Einzelinitiative von Martin Kraska, Zürich, vom 28. Januar 2008

KR-Nr. **61/2008** ..... Seite 4114

**10. Kantonale Volksinitiative «Für mehr Veloverkehr, Förderung des Veloverkehrs im Kanton Zürich»**

Antrag des Regierungsrates vom 12. März 2008 und geänderter Antrag der KEVU vom 10. Juni 2008

**4487a**..... Seite 4117

## 11. Internationales/Schweizerisches Umladekonzept Kombinierter Güterverkehr mit Standort- Alternativen zu Dietikon Niderfeld (Einreichung einer Standesinitiative)

Antrag der KEVU vom 18. März 2008 zur Parlamen-  
tarischen Initiative von Peter Weber vom 10. Juli  
2006

KR-Nr. 205a/2006 ..... Seite 4135

## 12. Westumfahrung/N4 und Verkehrskonzept öffent- licher Verkehr

Bericht und Antrag des Regierungsrates vom  
30. Januar 2008 zum dringlichen Postulat KR-Nr.  
8/2007 und gleich lautender Antrag der KEVU  
vom 25. März 2008 **4470** ..... Seite 4153

## Verschiedenes

### – Fraktions- oder persönliche Erklärungen

- *Fraktionserklärung der Grünen und der AL zu  
Aussagen von Regierungsrat Thomas Heiniger  
über die Zweiklassenmedizin ..... Seite 4129*
- *Erklärung der SP-Fraktion zu Aussagen von  
Regierungsrat Thomas Heiniger über die Zwei-  
klassenmedizin ..... Seite 4129*
- *Erklärung der SP, Grünen, AL und GLP zum  
Verzicht auf den gekröpften Nordanflug und  
eine Parallelpiste ..... Seite 4131*
- *Persönliche Erklärung von Susanne Rihs, Glatt-  
felden, zum nichtraucherfreundlichen Rathaus ..... Seite 4132*
- *Persönliche Erklärung von Sabine Ziegler und  
Françoise Okopnik, Zürich, zum Bleiberecht der  
Familie Comagic ..... Seite 4132*
- *Persönliche Erklärung von Eva Torp, Hedingen,  
zu einer Petition für ein besseres Radwegnetz ..... Seite 4133*

### – Rücktrittserklärungen

- *Gesuch um Rücktritt aus dem Kantonsrat von  
Lucius Dürr, Zürich ..... Seite 4163*

- *Rücktritt aus der Finanzkommission von Hans Frei, Regensdorf* ..... Seite 4163
- *Rücktritt aus dem Kantonsrat von Alfred Heer, Zürich* ..... Seite 4164
- *Rücktritt aus dem Kantonsrat von Katharina Prelicz, Zürich* ..... Seite 4166
- Neu eingereichte parlamentarische Vorstösse ..... Seite 4168
- Rückzug ..... Seite 4169

## **Geschäftsordnung**

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

## **1. Mitteilungen**

### ***Zuweisung von neuen Vorlagen***

Zuweisung an die Kommission für Justiz und öffentliche Sicherheit:

- **Standesinitiative für eine Ausgestaltung der Parkierungsvorschriften ohne Benachteiligung von Menschen mit Mobilitätsbehinderung**

Parlamentarische Initiative von Regine Sauter, KR-Nr. [151/2007](#)

Zuweisung an die Kommission für Wirtschaft und Abgaben:

- **Arbeitsweg-Pauschalabzug; Einreichung einer Standesinitiative zur Änderung des Steuerharmonisierungsgesetzes**

Parlamentarische Initiative von Hartmuth Attenhofer, KR-Nr. [359/2007](#)

Zuweisung an die Kommission für Staat und Gemeinden:

- **a) Korrekturfaktoren im Finanzausgleich des Kantons Zürich**

#### **b) Wiederaufnahme der Investitionsbeiträge**

Bericht und Antrag des Regierungsrates an den Kantonsrat zu den Postulaten KR-Nrn. 62/2006 und 63/2006, [4514](#)

– **Abschaffung der prozentualen Wahlhürden für die Kantonsratswahlen**

Bericht und Antrag des Regierungsrates an den Kantonsrat zum Postulat KR-Nr. 61/2006, [4520](#)

Zuweisung an die Kommission für Planung und Bau:

– **Projektierungs- und Vorbereitungsarbeiten für die Ostumfahrung (Stadttunnel Brunau-Neugut, Ostast und Waidhaldetunnel)**

Bericht und Antrag des Regierungsrates an den Kantonsrat zum Postulat KR-Nr. 29/2005, [4517](#)

Zuweisung an die Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt:

– **Sofortmassnahmen Borkenkäferbekämpfung**

Bericht und Antrag des Regierungsrates an den Kantonsrat zum Postulat KR-Nr. 123/2007, [4518](#)

Zuweisung an die Kommission für soziale Sicherheit und Gesundheit:

– **Einführungsgesetz zum Bundesgesetz über die Familienzulagen (EG FamZG)**

[4521](#)

***Antworten auf Anfragen***

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

KR-Nrn. [128/2008](#), [133/2008](#), [143/2008](#), [145/2008](#), [153/2008](#), [158/2008](#).

***Dokumentationen im Sekretariat des Rathauses***

Im Sekretariat des Rathauses liegen zur Einsichtnahme auf:

- Protokoll der 61. Sitzung vom 23. Juni 2008, 8.15 Uhr
- Protokoll der 62. Sitzung vom 30. Juni 2008, 8.15 Uhr.

***Rauchverbot im Rathaus***

*Ratspräsidentin Regula Thalmann:* Seit 1. Juli 2008 ist das Rauchen in öffentlichen Gebäuden nicht mehr gestattet. Vom Verbot ausgenommen sind besonders bezeichnete Räume beziehungsweise entsprechende Einrichtungen. Für Raucherinnen und Raucher ist in der Cafe-

teria im zweiten Obergeschoss eine besondere Kabine aufgestellt. Der Rauch wird durch Aktivkohlefilter in der Rückwand und in der Decke der Kabine abgezogen. Wir wollen mit dieser Kabine während rund drei Monaten praktische Erfahrungen sammeln.

Die Rauchenden sind gebeten, sich in die halboffene Kabine zu stellen und die Raucherwaren nicht, wie gewohnt, auszudrücken, sondern un-  
ausgelöscht in den angebrachten Behälter fallen zu lassen. Ein besonderer Lehrgang für die Benützung der Kabine wird nicht angeboten.  
(*Heiterkeit.*)

## **2. Eintritt eines neuen Mitglieds des Kantonsrates**

für den aus dem Kantonsrat zurückgetretenen Thomas Kappeler, Zürich

*Ratspräsidentin Regula Thalmann:* Wir dürfen für den aus dem Kantonsrat zurückgetretenen Thomas Kappeler ein neues Ratsmitglied begrüßen. Die Direktion der Justiz und des Innern hat uns folgende Verfügung zukommen lassen.

*Ratssekretär Bernhard Egg verliest die Verfügung der Direktion der Justiz und des Innern:* «Verfügung der Direktion der Justiz und des Innern vom 13. Juni 2008.

Ersatzwahl eines Mitglieds des Kantonsrates für die Amtsdauer 2007 bis 2011 im Wahlkreis V, Stadt Zürich, Kreise 7 und 8.

Gestützt auf Paragraph 108 des Gesetzes über die politischen Rechte vom 1. September 2003 wird verfügt:

Als Mitglied des Kantonsrates im Wahlkreis V, Stadt Zürich, Kreise 7 und 8, wird für den auf den 30. Juni 2008 zurücktretenden Thomas Kappeler (Christlichdemokratische Volkspartei) als gewählt erklärt:

*Susanne Brunner, lic. rer. publ. HSG, Projektleiterin,  
wohnhaft in Zürich.»*

*Ratspräsidentin Regula Thalmann:* Ich bitte, die Gewählte eintreten zu lassen.

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

Ich bitte, die Tür zu schliessen. Die Anwesenden im Ratsaal und auf der Tribüne erheben sich.

Ich bitte den Ratssekretär, das Amtsgelübde zu verlesen.

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

*Ratspräsidentin Regula Thalmann:* Susanne Brunner, Sie leisten das Amtsgelübde, indem Sie mir die Worte nachsprechen «Ich gelobe es».

*Susanne Brunner (CVP, Zürich):* Ich gelobe es.

*Ratspräsidentin Regula Thalmann:* Ich danke Ihnen und heisse Sie herzlich willkommen. Sie können Ihren Platz im Ratssaal einnehmen. Sie können alle wieder Platz nehmen, die Tür kann geöffnet werden.

Das Geschäft ist erledigt.

### **3. Wahl eines Mitglieds der Geschäftsleitung**

für den aus der Geschäftsleitung ausgetretenen Alfred Heer, Zürich  
(Antrag der Interfraktionellen Konferenz)

KR-Nr. [251/2008](#)

*Peter Reinhard (EVP, Kloten), Präsident der Interfraktionellen Konferenz (IFK):* Die Interfraktionelle Konferenz schlägt Ihnen zur Wahl vor:

*Hans Frei, SVP, Watt-Regensdorf.*

*Ratspräsidentin Regula Thalmann:* Vorgeschlagen wird Hans Frei, Watt-Regensdorf. Wird der Vorschlag vermehrt? Das ist nicht der Fall. Diese Wahl kann offen durchgeführt werden oder wird ein anderer Antrag gestellt? Dies ist auch nicht der Fall.

Somit erkläre ich Hans Frei als Mitglied der Geschäftsleitung für gewählt. Ich gratuliere Hans Frei zur Wahl und freue mich auf gute Zusammenarbeit.

Das Geschäft ist erledigt.

#### **4. Wahl eines Mitglieds der Kommission für Wirtschaft und Abgaben**

für den aus dem Kantonsrat zurückgetretenen Thomas Kappeler, Zürich

(Antrag der Interfraktionellen Konferenz)

KR-Nr. [236/2008](#)

*Peter Reinhard (EVP, Kloten), Präsident der Interfraktionellen Konferenz (IFK):* Die Interfraktionelle Konferenz schlägt Ihnen zur Wahl vor:

*Susanne Brunner, CVP, Zürich.*

*Ratspräsidentin Regula Thalmann:* Vorgeschlagen wird Susanne Brunner, Zürich. Wird der Vorschlag vermehrt? Das ist nicht der Fall. Diese Wahl kann offen durchgeführt werden oder wird ein anderer Antrag gestellt? Dies ist auch nicht der Fall.

Somit erkläre ich Susanne Brunner als Mitglied der Kommission für Wirtschaft und Abgaben für gewählt. Ich gratuliere ihr zur Wahl.

Das Geschäft ist erledigt.

#### **5. Genehmigung des Geschäftsberichts und der Jahresrechnung der Gebäudeversicherung (GVZ) für das Jahr 2007**



Antrag der AWU vom 16. Juni 2008 **4500a**

*Ratspräsidentin Regula Thalmann:* Eintreten ist gemäss Paragraf 17 des Geschäftsreglements obligatorisch.

Zu diesem Geschäft begrüsse ich auch Bruno Wittwer, Direktor der GVZ, auf der Tribüne. Willy Haderer, Unterengstringen, ist als Verwaltungsrat der GVZ im Ausstand. Er ist aber noch nicht hier. (*Protestrufe. Willy Haderer sitzt auf der Tribüne.*) Ah, da hat mir nun der grosse Leuchter die Sicht versperrt. Also, Willy Haderer ist im Ausstand.

Wir führen zu Beginn eine Grundsatzdiskussion. Dann gehen wir den Geschäftsbericht in der Detailberatung abschnittsweise durch und schliessen mit der Schlussabstimmung ab. Sie sind mit diesem Vorgehen einverstanden.

*Heidi Bucher (Grüne, Zürich), Präsidentin der Aufsichtskommission über die wirtschaftlichen Unternehmen (AWU):* Die Aufsichtskommission über die wirtschaftlichen Unternehmungen des Kantons Zürich beantragt Ihnen, in Übereinstimmung mit dem Regierungsrat und gestützt auf Paragraf 4 des Gesetzes über die Gebäudeversicherung vom 2. März 1975, erstens den Geschäftsbericht und die Jahresrechnung 2007 der Gebäudeversicherung, GVZ, zu genehmigen und zweitens dem Verwaltungsrat der GVZ für das Geschäftsjahr 2007 Entlastung zu erteilen.

Die Aufsichtskommission über die wirtschaftlichen Unternehmen hat gemäss Gesetz über die Gebäudeversicherung Paragraf 4 Rechnung und Geschäftsbericht der Gebäudeversicherung des Kantons Zürich während dreier Kommissionssitzungen ausführlich geprüft. Sie hat vom Bericht der Revisionsstelle Ernst and Young AG vom 14. Februar 2008 Kenntnis genommen. Das Betriebsergebnis der GVZ zeigt einen Ertragsüberschuss von 700'000 Franken. Somit war das Geschäftsjahr 2007 durchschnittlich. Ausgabenseitig hatte die Versicherung im vergangenen Jahr 29,1 Millionen Franken an Feuerschäden und 5,9 Millionen Franken an Elementarschäden zu zahlen. Die gesamten Schadenzahlungen betrugen 35 Millionen Franken, 200'000 Franken weniger als 2006. Die Einnahmen aus Prämien erreichten 81,1 Millionen Franken, diejenige der Brandschutzabgabe 36,8 Millionen Franken. Hinzu kommt das Ergebnis aus den Kapitalanlagen von

45,6 Millionen Franken. Zusammen mit dem Ausgleich der Brandschutzreserven und dem Saldo aus der Bewirtschaftung des Erdbebenfonds ergibt sich ein gesamter Betriebsüberschuss, Ergebnis vor Verwendung, von 45,8 Millionen Franken. Die gesetzlich geregelte Brandschutzabgabe für die kantonale Feuerpolizei und die Feuerwehr hat 2007 zehn Rappen je 1000 Franken Versicherungswert betragen. Sowohl bei der kantonalen Feuerpolizei wie auch bei der Feuerwehr wurde der Hauptaufwand für die Subventionierung von präventiven Brandschutzmassnahmen beziehungsweise Investitionen im Feuerwehrwesen und die Löschwasserversorgung verwendet.

Das Schadenvolumen hat den grössten Einfluss auf die Rechnung der GVZ. Es gab im Jahr 2007 glücklicherweise keine grösseren Elementarschäden zu beklagen. Der Finanzmarkt und seine Turbulenzen hingegen waren 2007 risikoreich, was für die Anlagen der GVZ eine besondere Herausforderung bedeutete. Die Versicherung hat sie dank vorausschauender Anlagepolitik mit Bravour gemeistert. Bei der GVZ gehen jährlich Prämienzahlungen in der Höhe von rund 80 Millionen Franken ein. Dieses Geld muss so bewirtschaftet werden, dass es zum Bezahlen von ordentlichen Verbindlichkeiten zur Verfügung steht, aber auch Erträge aus Reserven für aussergewöhnlich grosse Schadensereignisse generiert werden können. Im Rahmen dieser Anlagebewirtschaftung werden die gesetzlich vorgeschriebenen Reserve- und Erdbebenfonds verwaltet. Der Erdbebenfonds dient ausschliesslich der Deckung von versicherten Erdbebenschäden. Die GVZ wird dann zahlungspflichtig, wenn nach einem Beben sich Risse im Verputz, in Wänden und an Schornsteinen von Häusern zeigen. Sollte es zu einer Erdbebenkatastrophe im Kanton Zürich kommen, würden die bereitgestellten und gesetzlich erlaubten Reserven im Fonds nicht reichen. Deshalb hat die GVZ mit dessen Erträgen eine Rückversicherung abgeschlossen. Eine weitere Rückversicherung hat die GVZ für die Deckung von Eventualverpflichtungen bei Elementarschäden anderer öffentlich-rechtlicher Gebäudeversicherungen mit dem interkantonalen Rückversicherungsverband abgeschlossen. Für Feuer- und Elementarschäden hingegen braucht die GVZ keine Rückversicherung, weil sie dieses Risiko mit den Reserven selber decken kann. Es wird immer wieder kritisiert, diese Reserven seien zu hoch. Ihre Verkleinerung würde aber zu hohen Rückversicherungsprämien auch für Feuer- und Elementarschäden führen, müssen doch mögliche Schäden gedeckt sein. Die heute schweizweit tiefste Gebäudeversicherungsprä-

mie müsste erhöht werden. Der Gewinn der GVZ wird ausschliesslich für niedrige Prämien genutzt, kommt also den Versicherten zugute und fliesst nicht in den Staatshaushalt ein. Es gibt keine Staatsgarantie und kein Dotationskapital. Der Staat garantiert der GVZ aber ihre Monopolstellung und die gesetzlichen Grundlagen schreiben das Versicherungsobligatorium für Gebäude im Kanton Zürich vor. Dank dieses Konstrukts ist die Gebäudeversicherung des Kantons Zürich die erfolgreichste und günstigste Versicherung im Gebäudebereich, die es gibt.

Die GVZ feiert 2008 ihren 200. Geburtstag. Für die Festivitäten wurde bereits 2006 Geld zurückgestellt. Die Mittelverwendung wurde im Berichtsjahr festgelegt. In bewährter bescheidener GVZ-Art wird der grösste Teil für Prävention ausgegeben, den Mitarbeitenden gedankt, gefeiert und ein Jubiläumsbuch verfasst. Wir gratulieren herzlich und staunen darüber, dass bereits 1808 visionäre Leute ein derart erfolgreiches Unternehmen gründeten, das Hauseigentümern und Hauseigentümerinnen, aber auch Mietern und Mieterinnen zu günstigen Preisen auch heute noch viel Sicherheit bietet.

Die Mitglieder der Aufsichtskommission über die wirtschaftlichen Unternehmen danken der Gebäudeversicherung für die angenehme und offene Zusammenarbeit und dem Verwaltungsrat für seine kompetente und weitsichtige strategische Führung.

*Bruno Walliser (SVP, Volketswil):* Vorab, die SVP-Fraktion stimmt der Rechnung und dem Geschäftsbericht der GVZ zu. Das Geschäftsjahr 2007 war ein durchschnittliches Jahr für die GVZ. Die kantonale Gebäudeversicherung verfügt über eine genügende Liquidität, um ihren Verbindlichkeiten nachzukommen. Die Gebäudeversicherung verfügt aber auch über ein staatliches Monopol und Obligatorium. Bei diesem Monopol kann man sagen, dass wir alle davon profitieren: Erstens tiefe Prämien, zweitens Solidarität unter den Versicherten, drittens kommt der Gewinn den Versicherten zugute und viertens profitieren die Gemeinden von subventionierten und günstigen Preisen bei der Anschaffung von Feuerwehrmaterial. Auf der andern Seite verfügt sie aber weder über eine Staatsgarantie noch ein Dotationskapital. Und das ist gut so.

Privatisierungsgelüste sind weiterhin fehl am Platz. Die Gebäudeversicherung funktioniert, doch es gibt natürlich auch bei diesem Betrieb Verbesserungspotenzial. Die feuerpolizeilichen Vorschriften brauchen

dringend eine Entschlackung, ohne natürlich den Personenschutz zu vernachlässigen. Eine Harmonisierung zwischen den kantonalen Vorschriften ist weiterhin zu begrüßen, jedoch ist Zurückhaltung geboten bei der Übernahme von den vielen und unnötigen Bauverteuerungsvorschriften der EU. Besten Dank.

*Benedikt Gschwind (SP, Zürich):* Die SP-Fraktion schliesst sich dem Antrag der AWU an und wird Geschäftsbericht und Jahresrechnung der Gebäudeversicherung genehmigen. Das Geschäftsjahr 2007 erscheint mit seinem ausgeglichenen Ergebnis als wenig spektakulär. Die Prämien konnten Schäden und Verwaltungskosten decken, und dies bei der tiefsten Durchschnittsprämie der Gebäudeversicherungen in der Schweiz. Neben dem günstigen Schadensverlauf ist dies sicher auch ein Zeichen für die gute Führung der GVZ. Die SP-Fraktion dankt deshalb Verwaltungsrat, Geschäftsleitung und allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern für ihren grossen Einsatz im vergangenen Jahr.

Besondere Erwähnung verdient dabei auch das gute Anlageergebnis mit einer Performance von gut 3 Prozent; dies notabene mit einer eigenen Bewirtschaftung der Kapitalanlagen, angesichts der auf die Versicherungstätigkeit abgestimmten Anlagerichtlinien mit ihren Erfordernissen in Sachen Liquidität und Sicherheit der Anlagen ein ermutigendes Resultat in einer Zeit, wo man in der Finanzwelt so manche Hiobsbotschaft hört.

Einige Bemerkungen zu den Elementarschäden. Sie sind 2007 im Zehnjahresdurchschnitt mit 9,5 Millionen Franken relativ tief ausgefallen. Doch hatte der Kanton Zürich auch Glück, dass die grossen Sturm- und Überschwemmungsschäden im vergangenen August andere Gebiete der Schweiz, namentlich den Kanton Bern und die Zentralschweiz betrafen und weniger den Kanton Zürich. Nicht auszudenken, was alles passiert wäre, wenn das Zentrum des Sturmtiefs über dem Kanton Zürich gewesen wäre. Auch wenn wir nochmals mit einem blauen Auge davongekommen sind, so bleibt der längerfristige Trend steigend. Die Rückversicherungen weisen weltweit schon lange darauf hin, die SP-Fraktion macht es heute Morgen auch wieder: Es gibt einen Zusammenhang zwischen der Luftverschmutzung und den zunehmenden Elementarschäden. Es ist an uns Politikerinnen und Politikern, mit einer restriktiven Umweltpolitik hier Gegensteuer zu geben.

Noch ein Wort zur Feuerwehrtätigkeit. Aufhorchen lässt uns die Bemerkung im Geschäftsbericht, dass die Rekrutierung der Feuerwehrleute für die Milizfeuerwehren in den Gemeinden immer aufwändiger wird. Die Bereitschaft von Arbeitgeberinnen und Arbeitgebern, ihre Angestellten für Ausbildung und Einsatz zur Verfügung zu stellen, hat zu unserem Bedauern abgenommen, und die räumliche Trennung von Wohn- und Arbeitsort erschwert einen Feuerwehreinsatz zunehmend. Hier steht die Organisation unseres Feuerwehrwesens wirklich vor grossen Herausforderungen. Wir sind deshalb gespannt auf das Konzept «Feuerwehr 2010», das uns für dieses Jahr vom Regierungsrat in Aussicht gestellt wird.

Die SP-Fraktion stimmt Geschäftsbericht und Jahresrechnung zu.

*Jean-Luc Cornaz (FDP, Winkel):* Die FDP-Fraktion unterstützt die Genehmigung des Geschäftsberichts und der Jahresrechnung der Gebäudeversicherung des Kantons Zürich für das Jahr 2007. Folgende drei Punkte sind als Ergänzung zum Bericht der Kommissionspräsidentin hinzuzufügen.

Erstens: Die Gebäudeversicherung des Kantons Zürich versichert nach einem Tarif von 32 Rappen pro 1000 Franken. Der Gesamtbetrag der Versicherungsprämie hängt somit vom Wert der Liegenschaft ab. Sie hängt nicht vom Risiko ab, welches die Aktivitäten in der Liegenschaft bergen. Ich weise somit darauf hin, dass landwirtschaftliche und gastgewerbliche Liegenschaften mit einem vier- bis fünfmal höheren Schadensrisiko als herkömmliche Gebäude nicht entsprechend ihrem Risiko versichert werden. Die Gebäudeversicherung hat somit eine solidarische Komponente, was gut ist, aber auch gelegentlich erwähnt werden soll.

Zweitens: Die Bausubstanz der versicherten Liegenschaften im Kanton Zürich ist heute so gut, dass die Feuerversicherung unseres Kantons halb so teuer ist wie im schweizerischen Durchschnitt. Das ist gut so. Hingegen müssen wir uns die Frage stellen, ob dadurch überproportional hohe Baukosten durch Brandprävention entstehen. Trifft das zu, so könnte eine solche Geschäftspolitik nicht nur für die Hauseigentümer zu überhöhten Baukosten führen, sondern, da abgewälzt auf die Mieter, auch zu höheren Mietkosten und dadurch zu überhöhten Mieten.

Drittens: In der Schweiz bestehen unter den Gebäudeversicherungen und den Kantonen ebenfalls eine Solidarität und entsprechende Rückversicherungsabkommen. Erfüllt jedoch ein Kanton wie zum Beispiel Bern die baulichen Schutzmassnahmen für Überschwemmungen nicht, wie wir regelmässig in der Stadt Bern bei Hochwasserkatastrophen sehen, so wird diese Solidarität übergebührllich strapaziert. Ich bitte Sie, sehr geehrte Kolleginnen und Kollegen über alle Parteigrenzen hinaus, Verwaltungsratspräsident Markus Notter und die restlichen Regierungsratsmitglieder bei der Durchsetzung von Schutzmassnahmen durch die andern Kantone in ihren eigenen Gebieten zu unterstützen. Ich danke Ihnen für Ihre Aufmerksamkeit.

*Kaspar Bütikofer (AL, Zürich):* Namens der Grünen und der AL bitte ich Sie, dem Geschäftsbericht und der Rechnung der Gebäudeversicherung Zürich, der GVZ, zuzustimmen. Über die GVZ lässt sich nicht allzu viel sagen, bloss dies: Die GVZ macht einen unspektakulären, aber hervorragenden Job. Mit dem seit 2003 unveränderten Prämiensatz von 32 Rappen pro 1000 Franken Versicherungswert hält die GVZ im Vergleich mit den privaten wie auch öffentlich geführten Gebäudeversicherungen den tiefsten Prämiensatz in der ganzen Schweiz. Die GVZ ist zudem die einzige Gebäudeversicherung, die im Rahmen der obligatorischen Versicherung auch Erdbebenschäden abdeckt. Dies notabene bei einem Index von 900 Punkten, obwohl der Zürcher Index der Wohnbaupreise sich am 1. April 2007 bereits bei 987,4 Punkten befand. Dies ist eine beachtliche Leistung, eine Leistung, die sowohl den Liegenschaftenbesitzerinnen und -besitzern wie den Mieterinnen und Mietern zugute kommt. Die GVZ ist ein Erfolgsmodell, ähnlich wie die SUVA; ein Erfolgsmodell, das deutlich beweist, dass staatlich geführte Versicherungen, wenn sie gut aufgestellt sind und über einen klaren Leistungsauftrag verfügen, um einiges billiger produzieren können als gewinnorientierte, privat geführte Versicherungsgesellschaften. Die tiefen Prämien der GVZ sind der klare Beweis hierzu. Die Zürcherinnen und Zürcher können sich heute gratulieren, dass sie nicht den falschen Schallmaienklängen der Liberalisierungs- und Privatisierungsturbos gefolgt sind und die GVZ im Besitz des Kantons belassen.

Die GVZ ist aber auch ein Erfolgsmodell, weil sie über das Monopol im Kanton Zürich verfügt. Dieses Monopol erlaubt der GVZ, das reine Versicherungsgeschäft mit der Prävention zu verknüpfen. Die GVZ

wirkt so auch auf die kantonale Feuerpolizei und sorgt für einen guten Brandschutz als feuerpolizeiliche Bewilligungsbehörde oder als Förderin von Brandschutzmassnahmen, wofür im Berichtsjahr 6,3 Millionen Franken an Subventionen entrichtet wurden. Und die GVZ ist im Weiteren auch die kantonale Feuerwehr, die in die Infrastruktur und die Ausbildung der kommunalen Feuerwehren investiert. Zu dieser Kombination aus Versicherung und Prävention muss auch in Zukunft Sorge getragen werden. Diese Kombination ist die Voraussetzung dafür, dass auch in Zukunft die Prämien im Kanton Zürich tief gehalten werden können.

Und wenn schon von Prävention die Rede ist, kann hier bereits auf das 200-jährige Jubiläum der GVZ, das heuer zu feiern ansteht, hingewiesen werden. Die GVZ feiert den Geburtstag mit einem Hochwasserpräventionsprogramm, für das sie 15 Millionen Franken bereitstellt. Die GVZ hat die Risiken im Zusammenhang mit den durch den Klimawandel verursachten Naturkatastrophen richtig erkannt; Risiken, die die GVZ auch im Rahmen des interkantonalen Risikoausgleichs zunehmend beschäftigen werden. Einziger Wermutstropfen ist, dass die GVZ den Index per 2008 auf 970 Punkte festgesetzt hat und so eine Teuerung bei den Kostenmieten, das heisst bei Baugenossenschaften, auslöste. Aber fairnesshalber muss auch hier gesagt werden, dass die GVZ die Anpassung moderat vornahm und den Spielraum bezüglich der Entwicklung der Baukostenteuerung nicht restlos ausschöpfte. Danke.

*Andreas Federer (CVP, Thalwil):* Vorab, die CVP stimmt der Rechnung und dem Geschäftsbericht 2007 der GVZ zu. Dank geringen Ereignissen bei den Elementarschäden und einem sehr guten Finanzergebnis konnte die Rechnung ausgeglichen gestaltet werden.

Eine Bemerkung zur Erdbebenversicherung: In den vergangenen Jahren – jüngst – haben die SIA-Normen (*Schweizerischer Ingenieur- und Architektenverein*) neue Vorgaben gemacht. Das ist gut. Im Neubaubereich ist die Situation klar. Bei Sanierungen und Umbauten ist aber der Spielraum relativ gross. Die CVP unterstützt auch hier ein Modell, dass Anreize geschaffen werden sollen für solche, die bei Sanierungen das machen, dass das Risiko entsprechend geringer ausfällt bei einem Ereignis.

Wir danken dem Verwaltungsrat, allen Mitarbeitenden und der Führung der GVZ für die seriöse Arbeit und das gute Ergebnis. Wir stim-

men sowohl Rechnung wie Geschäftsbericht zu und empfehlen dem Rat, den Verwaltungsrat zu entlasten.

*Walter Schoch (EVP, Bauma):* Der Kanton Zürich hat mit der GVZ als selbstständige öffentlich-rechtliche Anstalt eine gute Lösung für die Versicherung des Gebäudebestandes gewählt. Die Gebäudeeigentümer dürfen von den im Vergleich zu anderen Versicherungsmodellen niedrigen Prämien profitieren. Daneben können sich aber auch die Leistungen sehen lassen, sind doch im Kanton Zürich zum Beispiel auch Schäden durch Erdbeben ab einer gewissen Intensität versichert. Bemerkenswert ist auch der Solidaritätsgedanke, der für die Versicherung der verschiedenen Gebäudearten berücksichtigt ist. So zahlt zum Beispiel ein Landwirtschaftsbetrieb pro 1000 Franken Versicherungssumme gleich viel Prämie wie der Eigentümer einer Wohnliegenschaft, obwohl die Schadenssumme in der Landwirtschaft, relativ gesehen, mehr als das Doppelte beträgt. In allen Schadensbereichen unternimmt die GVZ grosse Anstrengungen bei der Prävention und reduziert so die Risiken. Als Folge kommt dann der günstige Schadensverlauf letztlich wieder allen Prämienzahlern zugute. Angesichts ihrer Reserven, die insgesamt über 1 Milliarde Franken betragen, musste die Gebäudeversicherung letztes Jahr konstatieren, dass die Erfolgsrechnung und die Bilanz nicht nur vom Schadensverlauf beeinflusst werden, sondern auch von den Entwicklungen an den Kapitalmärkten. Diese Tatsache scheint der Direktion einen gewissen Respekt eingeflösst zu haben, wenn sie im Geschäftsbericht vermerkt, dass die Risiken bei der Substanzerhaltung der Reserven gleich schwer wiegen wie diejenigen bei den möglichen Schadensereignissen. Absolut betrachtet und auch im Vergleich zu andern institutionellen Anlegern hat die GVZ aber auch diese Herausforderung gut gemeistert.

Für die Rechnungslegung wünschte ich mir, dass bei Abschluss der Rechnung über die Ergebnisverwendung Klarheit herrschte. Zu guter Letzt hoffe ich, dass die Mitarbeitenden der GVZ dank der grosszügigen Zulage von gut 1 Million Franken anlässlich des 200-Jahr-Jubiläums auch in Zukunft gute Arbeit leisten.

Die EVP-Fraktion empfiehlt dem Kantonsrat, die Rechnung und den Geschäftsbericht 2007 der GVZ zu genehmigen.



*Regierungspräsident Markus Notter, Präsident des Verwaltungsrates der GVZ:* Vorweg möchte ich allen Rednerinnen und Rednern herzlich danken für die gute Aufnahme unseres Geschäftsberichts und auch für die wohlwollenden Worte, die Sie für die GVZ und für das System der GVZ gefunden haben. Es ist in der Tat so, wir haben ein System vor uns, das sich seit 200 Jahren bewährt und das den Gebäudeeigentümern und -eigentümern im Kanton Zürich und damit auch den Mieterinnen und Mietern zugute kommt. Es sind einige Bemerkungen gemacht worden, zu denen ich vielleicht kurz etwas sagen möchte.

Es ist über die feuerpolizeilichen Vorschriften gesprochen worden. Und es ist auch vermutet worden, dass die Gebäudesubstanz allenfalls im Kanton Zürich eine andere sei als in andern Kantonen auf Grund von Vorschriften. Man kann feststellen, dass heute die feuerpolizeilichen Vorschriften in der ganzen Schweiz mittlerweile harmonisiert sind. Ich betrachte das auch als eine Leistung der öffentlich-rechtlichen Gebäudeversicherungen, die das im Wesentlichen initiiert haben. Heute gelten in allen 26 Kantonen auf Grund eines Konkordates die gleichen feuerpolizeilichen Vorschriften. Ob die in allen Kantonen auch gleich angewendet werden, weiss ich im Detail nicht. Aber immerhin haben wir die gleichen feuerpolizeilichen Vorschriften. Das ist gut so, weil natürlich die Architekten und Bauherren in verschiedenen Kantonen bauen und hier mit den immer gleichen Vorschriften mittlerweile zu tun haben. Deshalb gibt es auch keine unterschiedlichen Vorschriften, die auf die Gebäudestruktur Einfluss nehmen würden. Wenn die Gebäudestruktur im Kanton Zürich eine solche ist, die eher weniger Risiken trägt, dann hat das einfach etwas damit zu tun, dass wir weniger landwirtschaftliche Gebäude haben und weniger risikoreiche Gebäude in diesem Bereich. Hier, kann man also sagen, ist das, was Bruno Walliser sich gewünscht hat, eigentlich schon erreicht. Er hat uns ja ermuntert, dafür zu sorgen, dass es auch so gut bleibt in diesem Bereich. Diesen Wunsch nehmen wir gerne entgegen.

Zur Frage der Feuerwehr und der Rekrutierung: Das ist natürlich so, das ist schwierig. Wie in vielen Bereichen, in denen man auf ein Miliz- oder auf ein zivilgesellschaftliches Engagement angewiesen ist. Es wird immer schwieriger. Die GVZ hat darauf reagiert. Sie hat verschiedene Massnahmen getroffen. Nicht zuletzt die Aktivitäten im Bereich der Jugendfeuerwehr sind zum Beispiel solche Massnahmen, die wir getroffen haben. Das Feuerwehrkonzept 2010 steht, und die gesetzlichen Schlussfolgerungen, die man daraus gezogen hat, sind ja im

Moment in Beratung in Ihrer Kommission für Staat und Gemeinden. Ich bin zuversichtlich, dass wir im Herbst 2008 dann diese Gesetzesänderungen auch im Rat beraten können.

Zur Frage des Gebäudeversicherungsindexes eine Bemerkung: Es wird manchmal so getan, wie wenn die Gebäudeversicherung diesen Gebäudeversicherungsindex willkürlich und aus Lust und Laune heraus verändern wolle. Das ist natürlich nicht so. Die Gebäudeversicherung bietet eine Neuwertversicherung an. Das heisst also, jedes Gebäude, ganz gleich, in welchem Jahr es gebaut wurde, kann, wenn es einen Schaden nimmt, der versichert ist, heute wieder aufgebaut werden zu den Preisen, die heute gelten. Das Zunfthaus zur Zimmerleuten wird also nicht zu den Preisen von 1700-irgendwas aufgebaut. Wir bezahlen nicht diese Preise, sondern wir bezahlen die aktuellen, heutigen Preise. Sie können sich vorstellen, dass der Handwerker heute ein bisschen mehr verdient als der Handwerker im 18. Jahrhundert. Wir passen den Gebäudeversicherungswert also an, wenn es eine Baukostenteuerung gegeben hat – und nur dann. In der Verordnung ist vorgesehen, wann man das macht. Wir machen das nicht jedes Jahr, damit man die Gebäudeversicherungsprämien nicht jedes Jahr wieder anpassen muss, sondern man macht das von Zeit zu Zeit, wenn die Baukostenteuerung einen bestimmten Wert überschritten hat; das ist in der entsprechenden Verordnung auch so geregelt. Man will ein bisschen Kontinuität haben in diesem Bereich.

Dass an diesen Gebäudeversicherungswert und an diesen Gebäudeversicherungsindex dann andere Mitspieler – sage ich – noch andere Konsequenzen knüpfen, ist ein Schicksal, mit dem die Gebäudeversicherung zu leben gelernt hat, das aber für uns eher unangenehm ist, weil wir das nicht beeinflussen können, wenn andere mit dem Gebäudeversicherungswert noch andere Dinge im Sinne haben. Das können wir nur sehr schwer beeinflussen. Klar ist, dass die Gebäudeversicherung ihre Interessen und ihre Ziele verfolgen muss, und das ist natürlich in diesem Bereich das Ziel, dass wir eine Neuwertversicherung anbieten können, die möglichst günstig ist, und das erreichen wir selbstverständlich auch. Hier, muss man sagen, wird zum Teil manchmal der Sack geschlagen und man meint den Esel.

Dies zu einigen Bemerkungen, die hier gefallen sind. Ich freue mich, dass ich bei der Gebäudeversicherung dem Verwaltungsrat vorstehen kann, einer Institution, die sich, wie gesagt, sehr bewährt hat, die auch für den Kanton Zürich, für die Volkswirtschaft des Kantons Zürich

wesentliche Dienste leistet. Ich möchte an dieser Stelle den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern auch ganz herzlich danken und hoffe, dass die gute Aufnahme, die der Bericht und die Rechnung gefunden haben, sich auch in den nächsten Jahren fortsetzen wird, wenn wir keine Jubiläen mehr zu feiern haben. Ich danke auch der Kommission für die gute Zusammenarbeit, für das offene Gespräch, das wir führen können. Es ist auch für uns wichtig, dass die Öffentlichkeit Einblick nimmt in die Geschäftstätigkeit der Gebäudeversicherung und nach aussen Rechenschaft abgeben kann, dass hier gut gewirtschaftet wird. Das ist unser gemeinsames Interesse, das Kommission, Verwaltungsrat und die Mitarbeitenden der Gebäudeversicherung haben. Ich danke Ihnen bestens für die Aufmerksamkeit.

*Detailberatung des Geschäftsberichts 2007 der Gebäudeversicherung*

*Editorial (Seiten 2 und 3)*

*Kantonale Gebäudeversicherung (Seiten 10 bis 15)*

*Kantonale Feuerpolizei (Seiten 18 und 19)*

*Kantonale Feuerwehr (Seiten 24 und 25)*

*Blick über die Kantonsgrenze (Seiten 28 und 29)*

*Jahresrechnung 2007 (Seiten 32 bis 42)*

Keine Bemerkungen; genehmigt.

*Detailberatung des Antrags der Aufsichtskommission über die wirtschaftlichen Unternehmen*

*I., II., III. und IV.*

Keine Bemerkungen; genehmigt.

*Schlussabstimmung*

**Der Kantonsrat beschliesst mit 150 : 0 Stimmen (bei 1 Enthaltung), den Geschäftsbericht und die Jahresrechnung 2007 der Gebäudeversicherung des Kantons Zürich zu genehmigen.**

*Ratspräsidentin Regula Thalmann:* Damit verabschiede ich auch den Präsidenten des Verwaltungsrates der GVZ, Regierungspräsident Markus Notter.

Das Geschäft ist erledigt.

***Begrüssung von Schülerinnen und Schülern des Lavaterschulhauses***

*Ratspräsidentin Regula Thalmann:* Auf der Tribüne sehen Sie einen Grossaufmarsch an jungen Leuten. Es sind dies die Schülerinnen und Schüler des Schulhauses Lavater Zürich Enge, welche mir in der Pause eine Bleiberechts-Petition für die Familie Comagic übergeben werden.

**6. Einreichung einer Standesinitiative zum Schutz vor «Hypo-Raidern» (*Reduzierte Debatte*)**

Einzelinitiative von Sandro Bassola, Zürich, vom 15. Januar 2008

KR-Nr. [51/2008](#)

Die Einzelinitiative hat folgenden Wortlaut:

Die zuständigen Zürcher Behörden reichen in Bern zu dieser Thematik rechtsgültig eine Standesinitiative ein, damit folgendes realisiert werden kann.

Antrag

1. Es wird prohibitiv oder restriktiv in Gesetzen und Verordnungen unter Anpassung bestehender Rechtsnormen der Verkauf der Hypotheken der Bürger zu Wohnungen aller Art etc. von Banken, Versicherungen etc. an in- und ausländische Raider und Spekulanten aller Art gesetzlich geregelt, so dass diese Raider die Hypotheken der Bürger nicht von den Kredit gebenden Finanzinstituten bzw. Banken etc. etc. erwerben können.
2. Es wird gesetzlich sichergestellt, dass nicht plötzlich fremde Eigentümer heimlich die Häuser und Wohnungen der Schweizer Bevölkerung durch die Hintertüre über Kreditderivate, Hypotheken-

Abtretungen etc. etc. erwerben können und dann aus bloss finanziellen Überlegungen Druck auf die Schweizer Wohnbevölkerung ausüben, so dass diese geschädigt wird.

3. Wer Immobilien haben will soll sie regulär auf dem Immobilienmarkt kaufen und nicht durch die Hintertüre. Spekulation zulasten der Bevölkerung soll eingedämmt werden. Das zerstört längerfristig den Immobilienmarkt, zerstört die Wohnsicherheit aller und bringt dem Land nichts. Lachende Dritte sind ausländische Raider mit ihren Villen an den schönen Stränden dieser Welt.

4. Es wird überlegt, ob solche Regelungen auch für KMU und Gewerbe einzuführen sind.

5. Es wird zudem gesetzlich eine allfällige Strafnorm inkl. Bussenwesen bei Versuchen solcher Transaktionen festgelegt.

6. Es werden Rechtsnormen definiert, die im Falle einer solchen Transaktion den ursprünglichen Zustand in den Eigentumsverhältnissen wieder herstellen können.

7. Es wird sichergestellt, dass bei Immobilientransaktionen die geringst mögliche Fiskalevasion möglich ist. (Oder massive Steuern und Instrumente auf Hypotheken-Abtretungsgeschäfte, so dass diese sich nicht mehr lohnen, Haltefristen etc. etc.).

Begründung:

Es sind in Europa und anderswo gewiefte Immobilien-Raider bzw. spezialisierte Konzerne unterwegs, die immer öfter von Banken, Versicherungen etc. durchschnittlich bis schlecht gesicherte Immobilien-Hypotheken mit Abschlag abkaufen um dann als neuer «Hypotheken-Partner» Druck auf die Bewohner auszuüben und sie abzuzocken. Kaum sind die Raider die neuen Eigentümer der Hypotheken informieren sie die Schuldner mit dubiosen Methoden und Vorgehensweisen über neue Hypothekenrückzahlungen, Bauvorhaben etc. etc. mit dem Resultat, dass so die Leute aus den Wohnungen und Häusern getrieben werden, weil sie diesen Verpflichtungen etc. nicht mehr nachkommen können. Die Raider-Gesellschaften übernehmen so günstig immer mehr Wohnhäuser/Immobilien und machen sie zu fungiblen Objekten, die sie dann weiterverkaufen. Oft helfen die Raider mit Finanzgesellschaften bei Zahlungsschwierigkeiten der Bewohner, um so noch günstiger an allfällige Eigentumstranchen heranzukommen, weil sie wissen, dass die Leute über kurz oder lang die neue finanzielle Last nicht mehr tragen können. Aber wenn jemand Haus und Hof ver-

liert, weil die Kosten immer mehr steigen, greift er eben u.U. zum Strohhalm der Rettung und glaubt an den kurzfristigen Engpass – auch wenn diese vermeintliche Rettung eigentlich nur ein getarntes Beschleunigungsmanöver ist, damit die Leute schneller aus den Immobilien kommen bzw. die dahinter stehende Gesellschaft diese Immobilien rascher übernehmen können.

Diese Raider sind oft im Filialnetz mit vielen Tochtergesellschaften über ganze Länderzonen organisiert. Die Gewinne aus diesen Transaktionen fliessen über die Filialen in die Holding, die irgendwo in einem steuergünstigen Land liegt, ohne dass sie im Land der Raider-Angriffe versteuert werden. Die Nutzer/Bewohner können sich i.d.R. schlecht wehren, wenn die Bank ihre Hypotheken ohne ihr Wissen und ohne ihr Einverständnis an Dritte weiterverkauft. Ist die Hypothek einmal weiterverkauft, haben die Bewohner einen neuen Ansprechpartner, dem sie zahlen müssen. Und dieser zieht dann ganz andere Saiten auf, als man es traditionell von der Hausbank über Jahre gewohnt war. Der Ton ändert rapide.

Die Raider erzielen so mit Hypotheken-Einkauf und Immobilienspekulation ein wenig Gewinn, die Banken sind ihre «schwachen Hypotheken» losgeworden und den Schaden aus dieser Transaktion haben die obdachlosen Bürger und KMU und der Staat, dem Millionen an Steuern entgehen. Dies alles nur, damit Banken und Immobilien-Raider ein wenig Gewinn mehr machen können. Der volkswirtschaftliche Schaden dagegen ist viel grösser. Schliesslich müssen die vertriebenen Leute alle irgendwo wohnen. Das Mietrecht hilft da auch gar nichts bzw. nur wenig. Es kann dieses Problem nicht verhindern. Es spielt für die Raider keine Rolle, ob Mieter oder Eigentümer im Haus wohnten – sie müssen die Leute loswerden um freie Gebäude zur Verfügung zu haben. Nur so können sie gewinnorientiert agieren. Im Ausland existieren von grossen Konzernen Raider- Töchter mit nur 1-2 Mitarbeitern. Diese machen mit Sicherheit keine kostenintensive Mieter-Administration. Es gibt auch Konzerne, die in einem Land in jeder Region eine Tochter/Filiale haben. Alle nach dem gleichen Muster, wenige spezialisierte Leute, die den Banken die Hypotheken billig abkaufen, Gewinne ins Ausland schieben und leere Häuser auf dem Immobilienmarkt etwas teurer verkaufen. Die Leute stehen so auf der Strasse und der Raider macht u.U. bei einem durchschnittlichen bis schlechten Objekt auf die schnelle Tour nur ein paar zehntausend Euro/Franken Gewinn. Die Bank spart sich in der internen Vollkosten-

rechnung ein paar Franken Kreditadministration und evtl. ein paar Franken Unterlegung für Risiken etc.

Diese neue Form des modernen Kapitalismus zum Schaden der Schweizer Bürger an ihrem sensibelsten Punkt, nämlich der Wohnung, muss kontrolliert oder verhindert werden. Die Banken verdienen auch so genug, sie gehen nicht unter, wenn sie Hypotheken nicht verkaufen oder mittels derivaten derart abgeben können, dass Dritte so die Möglichkeit erlangen, die Eigentümer oder Mieter auf die Strasse zu setzen oder sie nötigend mit neuen Forderungen bis aufs Hemd auszuziehen. Es ist nicht nötig, dass ausländische Raider hier den Immobilienmarkt wie Heuschrecken umwälzen, einkommensschwache Opfer aussuchen und dann versuchen, ihre Gewinnspielchen mit Familien, Pensionären etc. etc. zu machen. Den ausländischen Raidern ist egal, was dann mit den obdachlosen Leuten passiert, die ihr Dach über dem Kopf verloren haben und sich ein neues Heim suchen müssen. Sie leben nicht in diesen Umständen und sind schon weitergezogen, um sich neue Opfer zu suchen. Da nicht alle Hypotheken aus Steuergründen voll gesichert bzw. bezahlt sind gibt es je nach Konjunktur immer genügend Hypotheken, die am Grenzbereich der Netto-Gewinnerwartungen der Banken liegen. Können die Banken den Cash bei Verkauf gleich generieren, verlieren sie Kosten bei der Überwachung etc. ist die Versuchung gross, knapp rentable oder leicht unrentable Hypotheken zu verkaufen. Mit dem Verkauf der Hypotheken sind die Banken dann aus der Verantwortung bzw. aus dem Spiel. Wenn dann im Grundbuch noch die neuen Eigentümer eingetragen werden, nimmt mitunter die Transaktion ihren Gang mit dem Ziel, die Bewohner loszuwerden und das Haus mit Gewinn auf dem Immobilienmarkt zu verkaufen. Die Hypo-Raider wollen keine Hypothekenadministration machen und die Leute dort wohnen lassen. Sie brauchen leere, mit wenig Aufwand aufgewertete Häuser um Gewinn zu machen. Je mehr Abschlag die Raider beim Hypo-Kauf herausholen, desto einfacher geht ihr Spiel zum Gewinn.

Frage ist, ob die Politik diese Zustände, wie sie in Europa schon als Problem existieren, in der Schweiz zulassen will oder nicht und ob das jetzige Gesetzeswerk reicht, um fundamentale Bereiche der Schweizer Lebensqualität in der Wohnsituation genügend zu schützen.

Auch im Ausland haben sich die Bürger auf das Versprechen der renommierten Hausbanken solche Transaktionen nicht zu tätigen und auf die soziale Verantwortung der Banken verlassen – bis eben kürzlich – mit fatalen Folgen für ihre Wohnsituation und ihre Finanzen.

Zweifelloos ist eine stabile Wirtschafts- und Wohnsituation auch für die Banken, Versicherungen etc. etc. auf mittlere bis lange Frist besser, als diese kurzfristigen durch Hypotheken-Verkauf vergoldeten, massiven Flurschäden mit Verunsicherung der Bevölkerung, die sich wie Heuschreckenplagen alle paar Jahre kaum hat sich der Immobilienmarkt wieder etwas erholt, repetieren. Diese Übertreibung des Kapitalismus braucht die Schweiz nicht – Ruhe und Stabilität in diesem Bereich sind wohl mehr wert, als ein paar steuerfreie Gewinne ins Ausland mit Flurschaden in der Schweiz. Die Globalisierung in den Finanzbewegungen hat ihre Chancen – aber wie hier auch zu grosse Risiken. Das hat nichts mehr mit sinnvollem Marktmechanismus zu tun. Diese Folgen werfen für die Schweiz nur kostenintensive Probleme auf, während andere im Ausland gratis die Gewinne einnehmen. Vom Problem der Geldwäscherei bei solchen Transaktionen ist dabei noch nicht gesprochen worden.

Der Initiant lädt die Räte ein, über diese Problematik nachzudenken und zu befinden.

*Ratspräsidentin Regula Thalmann:* Eintreten auf Einzelinitiativen ist obligatorisch. Gemäss Paragraf 139 des Gesetzes über die politischen Rechte ist festzustellen, ob die vorliegende Einzelinitiative von wenigstens 60 Ratsmitgliedern unterstützt wird.

Wir das Wort zur Frage der Unterstützung der Einzelinitiative gewünscht? Das ist nicht der Fall.



*Abstimmung*

**Für die Unterstützung der Einzelinitiative stimmen 0 Ratsmitglieder. Damit ist das Quorum von 60 Stimmen nicht erreicht.** Die Initiative ist abgelehnt.

Das Geschäft ist erledigt.

## **7. Einreichung einer Standesinitiative in Sachen kantonale Verbraucherschutzzentralen (*Reduzierte Debatte*)**

Einzelinitiative von Sandro Bassola, Zürich, vom 16. Januar 2008

KR-Nr. [32/2008](#)

Die Einzelinitiative hat folgenden Wortlaut:

Antrag:

Der Kanton Zürich reicht nach den üblichen Prozedere der Meinungsfindung und Beschlussfassung als Stand in Bern rechtsgültig eine Standesinitiative ein, mit dem Ziel die Verwirklichung der Gesetze und aller nötigen Grundlagen bzw. Strukturen von kantonalen Verbraucherschutzzentralen den zuständigen Instanzen der Landesregierung in Bern zu beantragen bzw. zu realisieren.

Jeder Kanton soll mindestens ein Büro für Verbraucherschutzfragen realisieren, wo private Konsumenten/Endverbraucher zu allen Themen des Konsums und zu Dienstleistungen ihre Fragen, Klagen und Feststellungen einbringen können und wo sie die Möglichkeit haben, sich über die spezifische Rechtssituation, Klagemöglichkeiten etc. etc. zu informieren. Die Dienstleistungen der kantonalen Verbraucherschutzzentralen sollen für den Bürger kostenlos sein. Die Verbraucherschutzzentralen fassen die Informationen aus allen möglichen Ämtern, EU, Organisationen aller Art, Bundesgericht etc. etc. bedürfnisgerecht zusammen.

Die Verbraucherschutzzentralen sollen auch die Möglichkeit haben, als Partei gegen Missbräuche, Betrug etc. etc. vorgehen zu können und sie sollen die Möglichkeit haben, mittels diverser Medien/Publikationen unabhängig von Wirtschaft und der Politik über Missstände und Gefahren aufmerksam machen zu können. Es soll auch die Möglichkeit der Sammelklage geregelt werden.

Hierzu wird ein nationales Gesetz für den Verbraucherschutz und seine Träger geschaffen, welches Aufgaben, Struktur, Kompetenzen etc. etc. regelt. Umsetzung ist dann Sache der Kantone. In den gesetzlichen Zweckartikeln sollen der Leistungsauftrag (die Kontrolle der Märkte, Produkte, Informationen und Verfahren des Verkaufs und Vertriebes zum Schutz der Konsumenten etc. etc.) griffig festgeschrieben werden, aber derart, dass die Verbraucherschutzzentralen in allen Bereichen des Konsums und der Lebensbereiche eingreifen bzw. kontrollieren und beraten können. Es sollen nicht nur zu gewissen Themen Dienstleistungen angeboten werden, sondern der allgemeine «Konsum-Korb» abgedeckt werden.

Es soll sichergestellt werden, dass jederzeit ein unabhängiger schweizweit nach gleichen Regeln funktionierender Verbraucherschutz mit standardisierten Regeln dem Bürger zur Verfügung gestellt wird, so dass dieser in den Genuss des maximalen Verbraucherschutzes kommt. Es soll auch angedacht werden, ob nach der zu schaffenden neuen gesetzlichen Regelung die bestehenden Organisationen sich in ein Register eintragen lassen können, sofern sie die gesetzlichen Normen und den Leistungsauftrag erfüllen können. Es muss auch auf dem Markt der sog. «Verbraucherschützer» Transparenz herrschen. Nur wer den gesetzlichen Leistungsauftrag erfüllt, neutral und unabhängig in allen Bereichen ist und über die nötige Qualität und Strukturen verfügt, soll das Zertifikat der anerkannten Verbraucherschutzorganisation erhalten können – alle anderen sind dann interessengebundene Organisationen. Es braucht nicht nur Gesetze, die isoliert Teilbereiche behandeln, sondern neue umfassende Gesetze, welche auch neutrale Träger regulieren, welche bei den Anbietern selbst etwas durchsetzen können. Ebenso gehören dazu die Strafbestimmungen, welche eine effektive Bestrafung und Abschreckung der Missetäter (Unternehmungen und Einzelpersonen) ermöglichen. Allfällig ist im EDI auf Bundesebene eine Dachorganisation oder Bundesdepartement zu realisieren.

#### Begründung:

Nach Meinung des Initianten ist der Verbraucherschutz in der Schweiz in organisierter Form zu wenig strukturiert und für den Bürger wenig praktikabel bzw. von wenig Nutzen. Die meisten Konsumentenschutzorganisationen sind zudem letztlich zahnlose Tiger, die selbst auf den Märkten wenig bewirken können. Blosser Information reicht hier längst nicht mehr aus. Zwar gibt es in verschiedensten Bereichen

Vereine und Organisationen, welche sich mit mehr oder weniger Erfolg um dieses Thema bemühen, aber eine schweizweite Regelung mit Aufgaben, Kompetenzen und Verantwortungen gibt es nicht. Die Konsumentenschutzorganisationen sind eigentlich ohne gesetzlichen Auftrag. Auch gibt es keine Büros, wo der Bürger hingehen kann und aus einer Hand an einer Adresse alle nötigen Informationen und Dienstleistungen aufbereitet nach seinen Bedürfnissen erhalten kann. Lebensmittel sind da, Mieten dort, Reisen und Ferien weiss niemand und Dienstleistungen aus dem Finanzdienstleistung und Versicherungsbereich sind gänzlich unbekannt und Internetangelegenheiten gibt's schon gar nicht. So etwa ist z.Zt. die Realität. Es braucht neutrale Stellen - ungebunden von der Wirtschaft und ungebunden von der politischen Ansicht. Kommt dazu, dass die vielfältigen und völlig unkoordinierten Meldungen aus den diversen Bundesämtern bzw. aus den Weltmärkten gar nicht in brauchbarer Form beim Bürger ankommen. In den globalisierten Weltmärkten wird auf derart vielen Ebenen mit Betrugereien, Falschdeklarationen, Irreführungen etc. etc. gearbeitet, dass es dem Bürger kaum möglich ist, seine Konsumentenposition nach allen Seiten zu sichern. Kommt schliesslich noch der ganze Absatzkanal aus dem Internet-Bereich dazu, welcher ein gesondertes Gefahrenpotential für Konsumentenschäden aller Art darstellt.

Die bisherigen Strukturen in der Schweiz sind nach Meinung des Initianten falsch aufgestellt sofern überhaupt existent. Der ganze Markt des Verbraucherschutzes ist nicht zentral reguliert und nicht auf die Konsumentenbedürfnisse ausgerichtet. Es gibt kein schweizweites Mindestniveau bzw. Mindestangebot. Es gibt unzählige einzelne Stellen, die diffus irgendwelche Meldungen in die Welt der Konsumenten senden, aber es gibt keinen Ort, der verbraucherfreundlich diese ganze Informationsflut bündelt und strukturiert, so dass für den Konsumenten neutral an einem Ort seine Bedürfnisse befriedigt werden können. Der Konsument weiss z.T. ja nicht einmal, wo er mit seinen Problemen überhaupt hingehen soll. Diese Aufgaben sollen daher in unabhängigen Verbraucherschutzzentralen in jedem Kanton zentralisiert werden. Die Verbraucherschutzzentralen sollen ähnlich wie Ombudsstellen Leistungsauftrag und Kompetenzen haben, Akten einzusehen, Prüfungsanträge und Anzeigen bzw. Straf- und Gerichtsverfahren einzuleiten, so dass der effektive, massentaugliche Verbraucherschutz gewährleistet wird. Man muss davon wegkommen, dass sich jeder einzelne Konsument für sich alleine wehren muss.

Der massentaugliche Verbraucherschutz über regulierte Organisationsformen ist in der Schweiz unterentwickelt. Das Konsumenteninformationsgesetz (KIG) ist hier untauglich und zu wenig fokussiert auf diese Thematik. Z.T. ist diese Gesetzgebung fast 20 Jahre alt. Es erfordert nun eine Bündelung der Kräfte und die Installierung von integrierenden, umfassenden Gesetzen und Strukturen (insbesondere jene der SR 944.xx bezüglich Konsum), denn der Verbraucherschutz wird infolge der Probleme der globalisierten Märkte immer wichtiger. Konsumentenforen, Kassensturz, Beobachter u.a. sind bloss Informationsplattformen. Viele Firmen die als «Preisvergleicher» auf dem Markt auftreten und «neutrale Informationen liefern» sind letztlich hinter den Kulissen auch nicht unabhängig, sondern verdienen ihr Geld damit, dass sie Unternehmen Kunden zuhalten. Sie sind nicht unabhängig genug und sie können de facto aufgrund ihrer Kompetenzen keinen Druck auf Betrüger etc. auf der Anbieterseite ausüben. Der mediale Druck ist eine Seite, aber er genügt wie die Praxis zeigt längst nicht mehr. Es braucht Organisationen, die auch gerichtlich etc. gegen Übeltäter aller Arten vorgehen können. Dafür braucht es neue gesetzliche Strukturen und finanzielle Mittel, die ziel gerichtet und gebündelt effizient diese Rolle ausfüllen. Es braucht unabhängige Verbraucherzentralen, welche die Interessen der Bevölkerung als verlängerter Arm wahrnehmen und eine ganzheitliche Schnittstelle zwischen den div. Bundesverwaltungen etc. und den Konsumenten sind – zusätzlich ausgestaltet mit Kompetenzen, Missbräuche und Betrügereien in den Märkten nicht nur aufzudecken, sondern auch effektiv in der Breite zu bekämpfen aber gleichzeitig wo nötig dem einzelnen Konsumenten eine Anlaufstelle für all seine Anliegen darstellen. Dies gepaart mit offensiver Informations- und Beratungspolitik ergibt letztlich den wirksamen Konsumentenschutz.

Um die zahlreichen diffusen Akteure in dieser Thematik effizient und effektiv aufzustellen, braucht es im Sinne einer Klammerfunktion Regeln und konsumentenfreundliche, unabhängige Strukturen mit Amtsgewalt, die nicht nur auf Bundesebene, sondern auch regional wirken können und wo es auch dem Bürger möglich ist, Prozesse und Verfahren in Gang zu bringen und wo er einen starken Partner findet. Die bisherigen Strukturen und Kanäle sind bedürfnisgerecht nach den Bedürfnissen der Konsumenten und Bürger neu zu strukturieren, allfällig in neue Gebilde zu transformieren.

Die Aktionskanäle Bund-Kanton-Bürger rauf und runter müssen effi-

zient und neu strukturiert werden so dass sie gebündelt und zielgerichtet effektiv bürgernahen und wirksamen Verbraucherschutz in praxi am Markt durchsetzen können, aber auch mit Information und Beratung in jedem Gebiet des täglichen Konsumentenlebens helfen können.

Das hierzu wohl ein Bedürfnis besteht, dass in Zukunft immer mehr an Bedeutung gewinnt dürfte unbestritten sein, denn die Unsicherheiten der Kunden in den Märkten sowie die Betrugsversuche werden immer mehr zunehmen, sei es infolge krimineller Energie oder von den Anbietern vorsätzlich geschaffener Intransparenz über Mengen, Preise, Beschaffenheit etc. etc.

Auch die ganzen unlauteren Methoden der Werbung und Kundengewinnung mit inexistenten Lockangeboten, Gewinnspielen, Telefonakquisition, Call-Center etc. etc. ist hier zu thematisieren und zu lösen.

Dass Verbraucherschutz eine Aufgabe des Staates ist, dürfte wohl unbestritten sein, denn man kann den Verbraucherschutz ja schlecht der Wirtschaft überlassen, da man ja gerade diese Überwachen muss, um deren Missstände und Fehlleistungen zu erkennen und zu bekämpfen.

Das der Verbraucherschutz auf gleichem Niveau ein Recht aller Schweizer ist, unabhängig davon, ob sie in Genf, am Bodensee, im Tessin oder in Zürich leben dürfte wohl auch unbestritten sein. Auch aus diesem Grund drängt sich eine staatliche Lösung auf, denn diese garantiert wohl am ehesten Kontinuität und gleichwertige Dienstleistung.

Der Initiant dankt den Ratsmitgliedern für ihre Aufmerksamkeit und ihre Bemühungen.

*Ratspräsidentin Regula Thalmann:* Eintreten auf Einzelinitiativen ist obligatorisch. Gemäss Paragraf 139 des Gesetzes über die politischen Rechte ist festzustellen, ob die vorliegende Einzelinitiative von wenigstens 60 Ratsmitgliedern unterstützt wird.

Das Wort zur Frage der Unterstützung wird nicht gewünscht.

*Abstimmung*

**Für die Unterstützung der Einzelinitiative stimmen 0 Ratsmitglieder. Damit ist das Quorum von 60 Stimmen nicht erreicht. Die Initiative ist abgelehnt.**

Das Geschäft ist erledigt.

**8. Einreichung einer Standesinitiative betreffend Einsetzung einer Historiker-Kommission zur Erforschung der Umstände des Beitritts des Kantons Tessin zur Eidgenossenschaft (*Reduzierte Debatte*)**

Einzelinitiative von Renato Maspoli, Zürich, vom 21. Januar 2008

KR-Nr. [60/2008](#)

Die Einzelinitiative hat folgenden Wortlaut:

Als stimmberechtigter Stadtbürger und -bewohner unterbreite ich diese Einzelinitiative gem. Art. 23 der ZH -Kantonsverfassung.

Antrag:

Der Kantonsrat möge die Einreichung einer Standesinitiative des unten folgenden Wortlautes z.Hd. der Bundesversammlung beschliessen:

«Die Bundesversammlung der Eidgenossenschaft möge eine Kommission unabhängiger Fach-Historikerinnen und Fach-Historiker zur Erforschung und anschliessender Offenlegung der tatsächlichen Vorgänge bei der Errichtung unserer lieblichen Sonnenstube von 1850 bis 1890 einsetzen, und zwar unter Beachtung

des Friedenvertrages von Zürich 1859 (spez. die Art. betr. die Habsburg-Schergen aus der befreiten Lombardei),

des TI-Gesetzes 1861 «naturalizzazione» (spez. die Art. betr. die verfassungswidrigen Einbürgerungen) sowie

des TI-Gesetzes 1861 «incorporazione» (spez. den Art. betr. die Teilaufhebung der Eigentums-Garantie).»

Dabei könnten auch die Rollen der «Forschungsstelle für TI-Geschichte» (UNI Zürich) und analoger Organisationen untersucht werden.

Begründung:

1. Die rechtliche Begründung basiert primär auf den von der Schweiz mitunterzeichneten Menschenrechten betr. sowohl den ungehinderten Zugang zu Informationen wie auch das Verbot der Diskriminierung eigener Bürger durch den Staat.

2. Fakt ist, dass die tatsächlichen Vorgänge bei der Errichtung unserer Sonnenstube bislang nicht nur nicht veröffentlicht, sondern in einen bestimmt aufwändigen und schweizweit wohl einmalig blödsinnigen «polverone» gehüllt werden – Beispiele:

Die Mär von der «donazione» durch den «benefattore» Agostino M (Aufschrift Schrein im Friedhof von CH-6877 Coldrerio),

die ahistorische Darstellung der «CIMA-Norma»-Geschichte (Arte-TV, 12. September 2007),

weitere .....

Die genannte Verheimlichung landeshistorischer Tatsachen ist – heute – eines europäischen Staates unwürdig; in diesem Fall ist sie auch diskriminierend gegenüber den CH-Nachfahren der damals politisch Unterlegenen.

Belege zu allen obigen Angaben lege ich gerne vor.

*Ratspräsidentin Regula Thalmann:* Eintreten auf Einzelinitiativen ist obligatorisch. Gemäss Paragraph 139 des Gesetzes über die politischen Rechte ist festzustellen, ob die vorliegende Einzelinitiative von wenigstens 60 Ratsmitgliedern unterstützt wird.

Das Wort zur Frage der Unterstützung wird nicht gewünscht.

*Abstimmung*

**Für die Unterstützung der Einzelinitiative stimmen 0 Ratsmitglieder. Damit ist das Quorum von 60 Stimmen nicht erreicht. Die Initiative ist abgelehnt.**

Das Geschäft ist erledigt.

## **9. Änderung des Gesundheitsgesetzes vom 2. April 2007** (*Reduzierte Debatte*)

Einzelinitiative von Martin Kraska, Zürich, vom 28. Januar 2008

KR-Nr. [61/2008](#)

Die Einzelinitiative hat folgenden Wortlaut:

Corrigendum vom 28. Januar 2008

Einzelinitiative zur Beendigung der Vertrauensunwürdigkeit der Zürcher Gesundheitsdirektion und des Zürcher Verwaltungsgerichtes gestützt auf Self-executing-Völkerrecht, EMRK, IPPBR, BV, Medizin-alberufegesetz, EGMR-Urteil Nr. 13942/88 vom 19. April 1993 Kraska v. Switzerland A254-B und 161. Gesetz über die politischen Rechte (vom 1. September 2003) sind gemäss § 139 Einzelinitiativen der Geschäftsleitung des Kantonsrates einzureichen, wonach gemäss § 119 Begehren gestellt werden können, b) ein Gesetz zu erlassen, zu ändern oder aufzuheben:

Begehren betr. Gesundheitsgesetzes (GesG) vom 2. April 2007

§ 3 Abs. 1 Eine Bewilligung der Direktion benötigt,  
sei zu ändern und anstatt dessen zu erlassen:

§ 3 Abs. 1 Eine Bewilligung benötigt,

§ 4. Abs. 1 Die Direktion erteilt die Bewilligung,  
sei zu ändern und anstatt dessen zu erlassen:

§ 4. Abs. 1 Das gemäss Art. 6-1 EMRK zuständige Gericht erteilt die Bewilligung,

§ 4 Abs. 3 Die Bewilligung wird befristet erteilt sei aufzuheben

§ 5 Abs. 1 Die Direktion entzieht die Bewilligung,  
sei zu ändern und anstatt dessen zu erlassen:

§ 5 Abs. 1 Das gemäss Art. 6-1 EMRK zuständige Gericht entzieht die Bewilligung,

§ 5 Abs. 1 lit. c. anderweitige Handlungen vornimmt, die mit ihrer oder seiner Vertrauensstellung nicht vereinbar sind, sei aufzuheben

§ 6 Abs. 1 ... bedarf einer Bewilligung der Direktion.  
sei zu ändern und anstatt dessen zu erlassen:

§ 6 Abs. 1 ... bedarf einer Bewilligung des gemäss Art. 6-1 EMRK zuständigen Gerichtes.

§ 7 Abs. 1 Die Direktion erteilt die Bewilligung,



sei zu ändern und anstatt dessen zu erlassen:

§ 7 Abs. 1 Das gemäss Art. 6-1 EMRK zuständige Gericht erteilt die Bewilligung,

§ 7 Abs. lit. b. die unselbständig tätige Person die Voraussetzungen gemäss § 4 erfüllt, sei aufzuheben

Es sei zu erlassen:

Die berufliche Schweigepflicht ist auch gegenüber dem Regierungsrat gewährleistet, es sei denn, die zuständige Aufsichtsbehörde oder der Geheimnisherr entbinden die Geheimnisträger vorgängig.

Für die Beurteilung der Vertrauenswürdigkeit ist Self-Executing-Völkerrecht, EMRK, IPBPR, BV, Medizinalberufegesetz und Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofes für Menschenrechte abschliessend massgebend.

Die Beurteilung der Vertrauenswürdigkeit, der Erteilung und des Entzugs der Bewilligung ist self-executing und kostenlos dem gemäss Art. 6-1 EMRK zuständigen Gericht für zivilrechtlich zu beurteilende Ansprüche und Verpflichtung zur Untersuchung, zum öffentlichen Parteinovortrag, zur öffentlichen Beurteilung und öffentlichen Urteilsverkündung innert nützlicher Frist auf billige Weise zu überweisen.

Jede Beschwerde gegen Magistrats- und Amtspersonen wird von Self-Executing-Völkerrechts wegen unverzüglich untersucht und nach Massgabe der Minimalanforderungen hinsichtlich Inkorporations-, Rechtsmittel-, Untersuchungs-, Sanktionierungs-, Wiedergutmachungs- und Präventionspflicht, der Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofes für Menschenrechte und der Revision des Zürcher Strafverfahrensrechtes vom 27. Januar 2003 self-executing öffentlich beurteilt.

Magistrats- und Amtspersonen sind vor dem Gesetz gleich und können weder Immunität noch Straffreiheit rechtswirksam geltend machen.

Besteht die Gefahr, dass Magistrats- und Amtspersonen ein Verbrechen oder Vergehen ausführen werden, mit dem sie gedroht haben, oder legen Magistrats- und Amtspersonen, die wegen eines Verbrechens oder eines Vergehens verurteilt werden, die bestimmte Absicht an den Tag, die Tat zu wiederholen, so kann ihnen das Gericht auf Antrag des oder der Bedrohten das Versprechen abnehmen, die Tat nicht auszuführen, und sie anhalten, angemessene Sicherheit dafür zu leisten.

Verweigern Magistrats- und Amtspersonen das Versprechen oder leisten sie böswillig die Sicherheit nicht innerhalb der bestimmten Frist, so kann das Gericht die Magistrats- und Amtspersonen durch Sicherheitshaft zum Versprechen oder zur Leistung von Sicherheit anhalten. Die Sicherheitshaft darf nicht länger als zwei Monate dauern. Sie wird wie eine kurze Freiheitsstrafe vollzogen.

Begehen die Magistrats- und Amtspersonen das Verbrechen oder das Vergehen innerhalb von zwei Jahren, nachdem die Magistrats- und Amtspersonen die Sicherheit geleistet haben, so verfällt die Sicherheit dem oder den Bedrohten. Andernfalls wird sie zurückgegeben gem. StGB Art. 66 Friedensbürgschaft.

Die freie Wahl der Ärztin, des Arztes und der Therapie ist gewährleistet.

Die Begründung ist auch unter [www.hydepark.ch](http://www.hydepark.ch) publiziert.

*Ratspräsidentin Regula Thalmann:* Eintreten auf Einzelinitiativen ist obligatorisch. Gemäss Paragraph 139 des Gesetzes über die politischen Rechte ist festzustellen, ob die vorliegende Einzelinitiative von wenigstens 60 Ratsmitgliedern unterstützt wird.

Das Wort zur Frage der Unterstützung wird nicht gewünscht.

#### *Abstimmung*

**Für die Unterstützung der Einzelinitiative stimmen 0 Ratsmitglieder. Damit ist das Quorum von 60 Stimmen nicht erreicht. Die Initiative ist abgelehnt.**

Das Geschäft ist erledigt.

## **10. Kantonale Volksinitiative «Für mehr Veloverkehr, Förderung des Veloverkehrs im Kanton Zürich»**

Antrag des Regierungsrates vom 12. März 2008 und geänderter Antrag der KEVU vom 10. Juni 2008 [4487a](#)

*Ratspräsidentin Regula Thalmann:* Eintreten auf Volksinitiativen ist obligatorisch. Bei Annahme des Gegenvorschlags unterliegt dieser nicht einer Redaktionslesung, da dieser Gegenvorschlag die Form einer allgemeinen Anregung hat.

*Ruedi Menzi (SVP, Rüti), Präsident der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt (KEVU):* Erlauben Sie mir, mit einer kleinen verfahrenstechnischen Schulmeisterei zu beginnen. Sie haben hier über ein Zwischenresultat und das Weiterarbeiten an diesem Zwischenresultat zu entscheiden. Im Gegensatz zu Ihnen bereits bekannten Volksinitiativen in Form eines ausgearbeiteten Entwurfes, liegt Ihnen zum ersten Mal eine Volksinitiative in Form einer allgemeinen Anregung vor. Während man bei der Ersteren im Zwischenschritt mehr oder weniger nur darüber entscheidet, ob man die Kommission legitimiert, irgendwie und eventuell einen Gegenvorschlag auszuarbeiten, muss man bei dieser Art von Initiative für den Zwischenschritt bereits eine Idee vorlegen, zu der die Regierung dann Stellung nehmen muss, bevor in der Kommission weitergearbeitet wird. Sie haben also quasi eine Skizze für einen Gegenvorschlag vor sich, an dem noch weitergearbeitet werden kann. Die KEVU ist in ihrer Mehrheit allerdings der Meinung, Ihnen in der sehr knapp zur Verfügung stehenden Zeit eine bereits sehr gute und wegweisende Skizze vorzulegen.

Die Kommission kam nach intensiver Beratung der Volksinitiative zum Schluss, dem Kantonsrat zu beantragen, keine Vorlage im Sinne der Volksinitiative ausarbeiten zu lassen. Insbesondere scheint das fixe numerische Ziel der Initiative, den Anteil des Veloverkehrs an den Wegetappen der Agglomerationen des Kantons Zürich auf mindestens 15 Prozent zu erhöhen, kaum realisierbar. Diese Sicht wird inzwischen auch von den Initianten geteilt. Ich verweise da nicht nur auf die Eigenheiten der zürcherischen Topografie – da gerade und nicht zuletzt in der Stadt Zürich –, sondern auch auf das in unserem Breiten nicht immer sehr velofreundliche Wetter. Hingegen ist die Kommission grundsätzlich durchaus der Ansicht, dass der Velover-

kehr im Kanton Zürich zu fördern ist. Beispiele im In- und Ausland, ja sogar in der nahen zürcherischen Velostadt Winterthur zeigen, dass sich mit geeigneten Massnahmen der Anteil des Veloverkehrs in Agglomerationsgebieten durchaus steigern lässt. Wichtig ist dabei, dass beim Bau von Strasseninfrastruktur von Beginn weg an die Velofahrer gedacht wird, dass die Mitnahme von Velos in den öffentlichen Verkehrsmitteln selbstverständlicher wird und dass vor allem alle beteiligten Amtsstellen ihre Bemühungen koordinieren.

Die Kommissionsmehrheit empfiehlt deshalb, den vorliegenden Gegenvorschlag in Form einer allgemeinen Anregung dem Regierungsrat zur Stellungnahme zu unterbreiten. Der Gegenvorschlag nimmt das Anliegen der Initianten nach einer koordinierten Förderung des Veloverkehrs zur Erhöhung des Anteils des Veloverkehrs im Gesamtverkehr und dasjenige nach einer gesetzlichen Verankerung dieser Förderung auf. Die Anstrengungen sollen überdies auch in einem Förderprogramm über 20 Millionen Franken konkretisiert und durch die Berichtspflicht des Regierungsrates einem Controlling unterzogen werden.

Die Initianten haben der Kommission schriftlich zugesichert, dass die Initiative bei Annahme des Gegenvorschlages zurückgezogen werde. Die Kommissionsminderheit empfiehlt, keinen Gegenvorschlag zur Volksinitiative zu erarbeiten. Der verabschiedete Verkehrsrichtplan und die Forderung des Agglomerationsprogramms ermöglichen ihrer Ansicht nach eine Förderung auch ohne das Schaffen neuer gesetzlicher Bestimmungen. Vor allem die verlangte gesetzliche Verankerung mit einzelnen Paragrafen zur Förderung des Veloverkehrs wird als unnötig abgelehnt. In einem Förderprogramm über zehn Jahre und dem dazugehörigen Rahmenkredit von maximal 20 Millionen Franken kann den im Gegenvorschlag geforderten Gesetzesänderungen nicht zugestimmt werden.

Im Namen der Mehrheit der vorberatenden Kommission bitte ich Sie, dem Mehrheitsantrag der vorberatenden Kommission zuzustimmen.

*Sabine Ziegler (SP, Zürich):* Die SP ist erfreut über die Entwicklung im Bereich des Veloverkehrs. Schalten Sie mit uns einen Gang höher! Vor einem Jahr wurde im Rahmen der Verkehrsrichtplandebatte mit Mühe und Not ein Kapitel Fuss- und Veloverkehr eingerichtet. Dieses Kapitel litt leider an der Kräftigkeit und war sehr schwach. Nichtsdestotrotz hat der Bund in der Beurteilung des Verkehrsrichtplans das

neue Kapitel, welches damals aus der Kommission direkt beantragt wurde, als gut bezeichnet. Ein Jahr später und im Rahmen dieser Debatte von heute machen wir Nägel mit Köpfen.

Die Volksinitiative fordert eine Förderung des Veloverkehrs. Sie will ein eigenes Gesetz. Sie will den Modalsplitt auf 15 Prozent erhöhen. In den verschiedenen Beratungen der KEVU wurde aber deutlich, dass eine Modalsplitt-Erhöhung auf 15 Prozent zurzeit ein zu ehrgeiziges Ziel ist. Schauen wir die Statistik an: Im Schnitt sind wir im Kanton Zürich bei 4 Prozent, in der Agglomeration Zürich bei 8 Prozent und in der Velostadt Winterthur bei 10 Prozent. Wir dürfen uns also nicht auf diese 15 Prozent fixieren. So haben wir aber die Essenz der Volksinitiative aufrechterhalten, und es geht um die Förderung. Die Förderung sollte nicht, wie die Initianten dies eigentlich ursprünglich wollten, ein eigenes Gesetz sein, sondern es sollte im Sinne einer Gesamtverkehrsbetrachtung als Querschnittsfunktion in die verschiedenen Gesetze einfließen – Strassengesetz und Planungs- und Baugesetz. Wieso ist das so wichtig? Heute haben wir häufig die Situation, dass das Fahrrad und der Fussgänger – hier sprechen wir vom Fahrrad –, dass die Fahrradfahrerin/der Fahrradfahrer erst am Ende des Prozesses rein kommt und ab und zu mit Müh und Not noch ein Fahrradweg aufgepinselt wird. Dies darf es nicht sein. Eine systematische Betrachtung beim Strassenbau ist nötig, da von Anfang an der Raum für den Velofahrer und die Velofahrerin, damit diese effizient und sicher ans Ziel kommen können, eingerichtet werden soll. Also haben wir das Konzept eines Querschnittsgedankens und die ämterübergreifende Arbeitsgruppe und Koordination eingerichtet. Als Zusatz – und da darf man durchaus sagen, ein interessanter Zusatz ist da von einer interessanten Partei gekommen – hat man gesagt, wir sollten einen Förderkredit einrichten. Der Förderkredit liegt im Rahmen des Gegenvorschlages vor und beträgt 20 Millionen Franken. Er sollte über die nächsten zehn Jahre die Veloförderung eingerichtet werden; das ist nicht die Velowegssicherung oder Velowegaufzeichnung, sondern es geht hier direkt um die Förderung, das heisst Marketingmassnahmen, Lehrmassnahmen et cetera, so dass endlich eine Erhöhung des heute noch desolaten tiefen, tiefen Werts von 4 Prozent vielleicht in Richtung der 15 Prozent und eventuell am Ende doch auf 15 Prozent hochschnellen kann.

Ich bitte Sie im Namen der SP, auch einen Gang höher zu schalten und dem Velo seinen Platz zu geben, welchen es haben soll – als sicheres, effizientes und hauptsächlich umweltfreundliches Verkehrsmittel.

*Gabriela Winkler (FDP, Oberglatt):* Volksinitiativen haben das Privileg, gelegentlich über das Ziel hinaus zu schiessen und das Unmögliche zu verlangen. Diese Einsicht hat uns auch von der FDP-Fraktion aus bewogen, einem Gegenvorschlag zu dieser Volksinitiative zuzustimmen, umso mehr, als die Initianten klar signalisiert haben, dass ein ausgearbeiteter Gegenvorschlag sie dazu bewegen würde, die Initiative zurückzuziehen. Tatsächlich geht es uns mit einem Gegenvorschlag darum, eine praktikable, eine vernünftige und eine massvolle Lösung zu finden, um dem Veloverkehr in seinem berechtigten Anspruch Genüge zu tun, als einem wichtigen und gleichberechtigten Verkehrsteilnehmer und Partner im Gesamtverkehrsgeschehen, wie das die Gesamtverkehrskonzeption des Regierungsrates vorsieht. Dazu gäbe es verschiedene Wege. Was Ihnen nun vorliegt in diesem Gegenvorschlag, ist ein gut zürcherischer Kompromiss von Mitte rechts bis ganz links und grün.

Es geht einerseits darum, das Element einer Förderung des Veloverkehrs durch einen Rahmenkredit, der, über zehn Jahre verteilt, 20 Millionen Franken umfassen soll, zu sprechen, und auf der andern Seite eben die Regierung anzuhalten, im Rahmen ihrer laufenden Gesetzgebungsrevisionen im Bereich des Strassenverkehrs, der Motorfahrzeugsteuer und so weiter den Anliegen des Veloverkehrs gebührend Rechnung zu tragen. Wir erachten dies als einen praktikablen Lösungsansatz, der einerseits eine Doppelspurigkeit in der Gesetzgebung verhindert und die Arbeit der Verwaltung erleichtert, und auf der andern Seite eben nicht nur Geld verspricht, sondern auch eine längerfristige Lösung, die über den Bereich des Rahmenkredits hinaus reichen wird. Ich darf an dieser Stelle anmerken, dass es mir vergönnt war, in meiner ersten Legislatur in diesem Rat mit einem Postulat zu verlangen, die Radwege seien gleichberechtigt mit andern Elementen des Verkehrs in den Verkehrsrichtplan einzubauen. Dieses Postulat konnte erfreulicherweise im Zusammenhang mit dem Verkehrsrichtplan abgeschrieben werden. Wir tun von der FDP aus eigentlich gar nichts anderes, als konsequent unseren Weg hier weiter zu verfolgen, wenn wir einem Gegenvorschlag zustimmen.

Ich bitte Sie, uns zu folgen. Ich danke Ihnen.

*Martin Geilinger (Grüne, Winterthur):* Die Grünen unterstützen den Gegenvorschlag zur Volksinitiative zur Förderung des Veloverkehrs. Die Initiative hat zum Ziel, den Anteil des Veloverkehrs markant zu erhöhen. Das Anliegen ist im Grundsatz unbestritten. Velofahren ist eine gesunde, umweltfreundliche und billige Fortbewegungsart. Sie kostet den Staat wenig und vermag die in Stadtzentren oft überlasteten Busse und Trams zu entlasten.

Indem die Initiative ein messbares Ziel setzt und es Regierung und Parlament überlässt, mit welchen Massnahmen dieses Ziel am effizientesten erreicht wird, ist die Initiative konzeptionell modern und richtig. Diesen Ansatz übernimmt auch der Gegenvorschlag und macht bereits einen ersten Konkretisierungsschritt. Zur Verbesserung der Infrastruktur für den Veloverkehr haben wir ja vor Jahren bereits den Velokredit bewilligt. Wir erwarten vom Regierungsrat, dass er diesen Beschluss nun beschleunigt umsetzt. Zusätzlich definiert der Gegenvorschlag die Veloförderung als ämterübergreifende Querschnittsaufgabe. Das Velo ist als gleichberechtigtes Verkehrsmittel zu behandeln. Dies ist die Grundlage, um die Verkehrsinfrastruktur auf die aktuellen und zukünftigen Bedürfnisse der Bevölkerung auszurichten.

Das Förderprogramm soll mithelfen, die Stärken des Veloverkehrs zu kommunizieren und die Veloförderungspolitik ganzheitlich anzugehen. Dies ist im Interesse aller, denn der Veloverkehr ist volkswirtschaftlich günstiger als der motorisierte Individualverkehr und der ÖV.

Die Initiative schlägt ein quantitatives Ziel vor. In Winterthur könnten wir das Ziel von 15 Prozent Veloverkehr erreichen. Es braucht zwar einige Anstrengungen, ist aber machbar. Die Stadtzürcher würden wir damit aber überfordern. Es ist daher Rücksicht zu nehmen auf die Stadt Zürich und die übrigen Regionen, welche den Winterthurer Veloanteil innert nützlicher Frist nicht erreichen können. Die stetige Erhöhung des Veloanteils, die der Gegenvorschlag festsetzt, ist eine realistische Vorgabe. Wir definieren die Richtung der Weiterentwicklung des Verkehrssystems, hin auf ein Ziel, das für den ganzen Kanton erreichbar ist.

Der Gegenvorschlag der KEVU wird praktisch von allen Parteien unterstützt. Zudem war die Position der Kommissionsminderheit recht nahe an jener der Kommissionsmehrheit. Auch die Regierung scheint

offen für eine Regelung im Sinne des Gegenvorschlags. In dieser Situation sind die Initianten bereit, die Initiative zu Gunsten des Gegenvorschlags zurückzuziehen.

Mein Fazit: Wenn alle so gut wie Winterthur wären, wäre die Initiative richtig. Mit Blick auf den ganzen Kanton ist der Gegenvorschlag vorzuziehen. Er legt die Grundlage für eine zukunftsfähige Verkehrspolitik: Die Veloverkehrspolitik hat ämterübergreifend zu erfolgen. Das Velo ist als gleichberechtigtes Verkehrsmittel zu behandeln. Das Veloförderprogramm gibt der kantonalen Velopolitik Rückenwind. Eine kontinuierliche Erhöhung des Veloanteils ist ein realistisches und notwendiges Ziel.

Der Gegenvorschlag gibt dem Regierungsrat die Gelegenheit, dem Kantonsrat wirksame, effektive und effiziente Vorschläge für die Umsetzung dieser allgemeinen Anregung zu unterbreiten. Daher unterstützen die Grünen den Gegenvorschlag.

*Willy Germann (CVP, Winterthur):* Dass die Initiative nicht in allen Teilen glücklich formuliert ist, muss ich nicht mehr näher ausführen. Die CVP lehnt diese Initiative ab, stimmt aber aus naheliegenden Gründen dem Gegenvorschlag zu.

Dass der Veloverkehr vermehrter Förderung bedarf, zeigt die tägliche Verkehrsrealität. Das zeigt auch der ungünstige tripolare Modalsplitt zum Beispiel in der Stadt Zürich. Für eine Veloförderung genügt ein erhöhter Rahmenkredit nicht. Auch die Agglo-Programme genügen nicht. Es braucht vermehrt eine kantonale Veloförderung, nicht auf dem Land, wo zum Teil sogar luxuriöse Radwege errichtet wurden, sondern es braucht Veloförderung vor allem in den Städten, in den Agglomerationen. Da ist der wachsende Verkehr zunehmend ein Raumproblem. Wir haben schlicht nicht mehr genügend Raum, um die wachsenden Verkehrsbedürfnisse des motorisierten Individualverkehrs zu befriedigen, auch wenn dreistöckige Tunnels gebaut würden. In diesen knappen Agglo-Räumen ist das raum- und energiesparende Verkehrsmittel Velo vermehrt gefragt. Und es gäbe ein enormes Potenzial für grosse Fahrten vor allem in flachen Regionen. Dies allerdings nur, wenn Velofahren attraktiver und sicherer wird, und wenn an den Zielorten auch genügend trockene Abstellplätze vorhanden sind. An den Bushaltestellen und Bahnhöfen also, an allen Arbeitsorten, Freizeitorten und so weiter. Und dazu braucht es früher oder später Ergänzungen in Gesetzen; ich denke ans Planungs- und Baugesetz,



ich denke an das Gesetz über den öffentlichen Personenverkehr. Der Veloverkehr braucht nicht mehr Geld – das haben auch die Initianten ausgeführt –, der Veloverkehr braucht vorerst mehr Strassenkapazitäten. Und diese werden vordringlich an den Lichtsignalen geschaffen. Das Velo braucht wie der strassengebundene ÖV Vorfahrt. Als Muster können die Velosäcke der Stadt Winterthur dienen. Der Veloverkehr braucht vor allem aber mehr Sicherheit. Mehr Kapazitäten und mehr Sicherheit werden geschaffen, wenn bei der Planung und Projektierung der Veloverkehr von Anfang an als gleichwertiger Verkehrsträger berücksichtigt wird. Das ist nur möglich, wenn der Veloverkehr als gleichberechtigter Verkehrsträger im Strassengesetz verankert ist. Sonst hat der Veloverkehr bloss den Status von Luxusverkehr.

Der Gegenvorschlag übernimmt das Ziel der Initianten, allerdings auf realistischere Art. Der Anteil des Veloverkehrs muss sich kontinuierlich erhöhen. Alle fünf Jahre kann ein Monitoring darüber Auskunft geben. Anfangs waren zwei Jahre vorgesehen. Und da bin ich bei der Zangengeburt des Gegenvorschlags: Als der Gegenvorschlag sich abmühte, das Licht der Welt zu erblicken, kam die SVP mit einem andern Gegenvorschlag in Form eines Rahmenkredites. Dass sich die SVP damals zur Förderung des Veloverkehrs etwas Konstruktives einfallen liess, sei an dieser Stelle ausdrücklich verdankt; ich betone: damals. Nun, wir haben den damaligen Gegenvorschlag der SVP nicht gegen den ersten Gegenvorschlag ausgespielt, sondern in den ersten Gegenvorschlag integriert. Das Licht der Welt erblickten also schliesslich Zwillinge. Und mit dieser Zwillingsgeburt können sich die Initianten mehr als zufrieden geben. Sie werden ihre Initiative zurückziehen, wenn der Rat den Gegenvorschlag akzeptiert.

*Benno Scherrer (GLP, Uster):* Es ist nicht befriedigend und auch nicht einfach hinzunehmen, dass in den letzten Jahren der Anteil der Wegetappen, die zu Fuss oder mit dem Velo zurückgelegt wurden, nicht zunahm. Und genau das wollten die Initianten ändern und haben einen Initiativtext ausgearbeitet, den ich zwar mit Überzeugung als Zeichen damals unterschrieben habe, der aber – und das war mir schon damals klar – kaum umsetzbar ist. Die Initianten wollen, wie wir Grünliberalen auch, mehr Velos auf den Strassen und weniger Autos in den Agglomerationen. Aber sie haben es sich zu leicht gemacht und eine wenig ausgegorene Initiative vorgelegt. In der Kommission entstand ein Gegenvorschlag, so dass wir nach dem Rückzug der Initi-

ative über einen Text abstimmen können, der klar ist, Massnahmen benennt und die Finanzierung regelt. Dieser Gegenvorschlag erspart uns das Dilemma, Ja zum Velofahren sagen zu wollen, aber das nicht recht zu können, ohne unglaublich zu sein. Dieser Gegenvorschlag erspart uns eine Scheinabstimmung. Deshalb bitten wir Sie, dem Gegenvorschlag zuzustimmen.

Bedenkt man, dass wir in Zukunft auf jeden Fussgänger oder Velofahrer, der so unterwegs ist und den öffentlichen Verkehr und die Strassen entlastet, angewiesen sind, muss dem Langsamverkehr mehr Gewicht beigemessen werden. Und dieses Gewicht erhält er eben auch durch die gesetzgeberischen Massnahmen. Der beste Verkehr ist der Langsamverkehr, und Fussgänger und Radfahrer sind auf attraktive Verbindungen angewiesen. Viel zu viele Autofahrten werden über kürzeste Distanzen gemacht. Hier gilt es anzusetzen. Attraktive Verbindungen sind eine wichtige Bedingung dafür, dass die Menschen sich vermehrt so bewegen. Aber es reicht nicht. Daher braucht es nicht nur die planerischen Massnahmen von Beginn weg, es braucht nicht nur die baulichen Massnahmen, welche auch von den Velofahrern akzeptiert werden können, sondern es braucht eine Kommunikationsoffensive. Velofahren hat viele Vorzüge. Das Velo ist platzsparend, ein Zubringer zum ÖV. Das Velofahren kann das Wohlbefinden positiv beeinflussen und sollte in breiten Kreisen wieder selbstverständlicher werden. In jedem Keller steht mindestens ein Velo und wartet darauf, direkt ab Velokeller wieder benutzt zu werden.

Die Unterstützung dieses Gegenvorschlags zur Initiative ist das, was wir von der Politik her tun können – und notwendig. Wir hoffen, dass die Zürcherinnen und Zürcher sich wieder von diesem effizienten und alltagstauglichen Verkehrsmittel begeistern lassen. Sagen Sie Ja zum Gegenvorschlag! Wir Grünliberalen tun dies mit Überzeugung.

*Peter Reinhard (EVP, Kloten):* Die EVP-Fraktion sagt klar auch Ja zum Velo- und zum Langsamverkehr hier im Kanton Zürich. Es ist tatsächlich so, dass die Förderung und der Anstieg in den vergangenen Jahren zu wenig stark vorangetrieben und gefördert wurden. Hingegen ist eine feste Fixierung des Veloverkehrs auf 15 Prozent nicht möglich und umsetzbar und auch nicht realistisch. Gleichwertig kann der Veloverkehr nicht im Sinne der Zielvorgaben sein und nicht in der Realität. Der Veloverkehr im Tagesverkehr ist beschränkt aufs Maximum fünf Kilometer, sonst wäre er wohl eher Freizeit- und Sportverkehr

oder -aktivität. Kommt hinzu, dass der Veloverkehr wohl auch wetterabhängig ist und deshalb auch nicht immer gleichwertig ist. Wer fährt denn schon gerne bei Schnee und Regen mit dem Velo zur Arbeit? Aber immerhin ist klar: Die Förderung soll weiter vorangetrieben werden, indem eine Erhöhung des Anteils im täglichen Verkehr angestrebt und umgesetzt und realisiert wird. Eine Gleichberechtigung in diesem Sinne bejaht die EVP-Fraktion ohne Wenn und Aber.

Der Gegenvorschlag scheint uns sinnvoll, ermöglicht den Rückzug der Volksinitiative, und entsprechend beantragen wir Ihnen, den Gegenvorschlag zu unterstützen.

*Lorenz Habicher (SVP, Zürich):* Eine Volksinitiative verdient Respekt, das Anliegen ist zustande gekommen und hat eine erste Vorprüfung bestanden. Die Forderung ist unrealistisch, und eine Chance in der Volksabstimmung ist ungewiss. Die Mehrheit der KEVU hat in einem Mehrheitsbeschluss einen Gegenvorschlag ins Leben gerufen. Die SVP hat sich von Anfang an gegen die Ausarbeitung ausgesprochen. Wir haben dem Anliegen keine Chance eingeräumt. Als der Beschluss gefallen war, einen Gegenvorschlag zu machen, war es klar, dass wir zu konstruktiver Mitarbeit Hand bieten. In der Grundsatzdebatte muss man sagen: Die Förderung ist unbestritten. Die Art und Weise, wie gefördert werden soll, ist der Punkt, der strittig ist. Die Kommissionmehrheit möchte eine Förderung über Gesetzesänderungen erreichen, und ich habe mich schon in der Kommission gefragt, wie das vonstatten gehen soll. Da eine Förderung per Gesetz nicht funktioniert und wir eine schlanke Gesetzgebung anstreben, war klar, dass die SVP einen andern Gegenvorschlag einreichen wird und das auch getan hat.

Die Idee stammt eigentlich von Regierungsrätin Rita Fuhrer, die in der Kommissionssitzung ein Förderprogramm umrissen hat. Ich habe diese Idee aufgenommen und ausgestaltet. Was soll ein Förderprogramm machen? Welche Vorteile bietet ein Förderprogramm? Ein Förderprogramm bietet die Anschubfinanzierung für die Gemeinden, um gewisse Anpassungen baulicher Natur zu machen. Es ist eine Möglichkeit, Prävention und Sensibilisierung der Bevölkerung voranzutreiben. Wir können konkrete Massnahmen in einer Verordnung festhalten. Und einem Förderprogramm ist ein kürzerer Weg, eine raschere Umsetzung als in der Gesetzgebung beschieden. Damit ein Förderprogramm auch funktioniert, muss die Finanzierung desselben sichergestellt wer-

den, und das erfolgt durch einen Rahmenkredit. Es ist also klar, dass zuerst und im Zentrum das Förderprogramm stand und erst nachher die Finanzierung, der Förderkredit oder der Rahmenkredit, gesprochen werden musste. Ich muss Sabine Ziegler und Willy Germann also soweit korrigieren: Wir wollten nicht a priori Geld sprechen, sondern wir wollten eine konkrete schnelle Förderung erreichen, ohne Gesetze anzupassen. Und das war das Ziel des Gegenvorschlags der SVP. Es war nie Absicht der SVP, die ganzen Gesetzesänderungen anzuschieben oder einfach Geld zu sprechen. Denn die Initianten selbst wollten ja keine zusätzliche Finanzierung. Das heisst, für uns ist das jetzt erreichte Ergebnis unbefriedigend, weil zum einen in der Kommission das Anliegen der Initianten aufgenommen wurde, die Gesetzesänderungen zu machen, was wir nicht wollen, und zum andern auch noch Geld gesprochen wurde, was wir so explizit auch nicht wollten. Wir stehen jetzt so da, dass wir einen guten Vorschlag eingebracht haben für einen schnellen Weg, für konkrete Massnahmen, und diese jetzt verschmolzen wurden mit einer Gesetzesänderung, mit einer Gesetzesanpassung, womit wir nicht glücklich sein können. Für mich, der ich diesen Gegenvorschlag mit dem Förderprogramm und dem Rahmenkredit eingebracht habe, bleibt die Hoffnung, dass das Förderprogramm mehr Erfolge zeigt und die Massnahmen greifen, bevor die Gesetzesanpassungen erfolgt sind. Dann können wir auf diese verzichten.

In diesem Sinne möchte ich Sie bitten, die Volksinitiative abzulehnen.

*Françoise Okopnik (Grüne, Zürich):* Geschätzte noch nicht Velofahrende, liebe Velofahrende, nur die Topografie kann nicht schuld sein, dass entgegen aller Prognosen Velofahren eher wieder an Attraktivität verloren hat. Wenn ich mit Bekannten spreche, ist meistens die Sicherheit das ausschlaggebende Argument, weshalb sie nicht Velo fahren. Viele Eltern bringen ihre Kinder lieber mit dem Auto zur Schule, statt sie mit dem Velo hinzuschicken. In der Stadt Zürich mag tatsächlich die Topografie nicht eben velofreundlich sein, was erklären mag, dass der Veloanteil im Verkehr geringer ist als beispielsweise in Winterthur. Vielerorts hören jedoch Velostreifen oder -wege dort auf, wo es brenzlich wird. Dies schreckt dann die Leute ab, das Velo überhaupt zu benutzen. Das Velo ist erwiesenermassen auf kurzen Distanzen das praktischste Verkehrsmittel. Es wird aber nur genutzt, wenn es auch sicher ist. Nicht nur touristisch attraktive Strecken brauchen sichere

Verbindungen. Gerade auch für Schüler und Schülerinnen, für Alltagsfahrende braucht es kurze und sichere Verbindungen zur Schule, zu Einkaufsmöglichkeiten, zu Bahnhöfen – in der Stadt wie auf dem Land.

Mit dem Gegenvorschlag können die gesetzlichen Grundlagen gesichert werden, um dem Fahrrad den nötigen Platz im Strassenverkehr zu geben. Die finanziellen Aufwendungen dafür machen sich bescheiden aus, wenn man bedenkt, was damit an Sicherheit für die Velofahrenden gewonnen werden kann.

Ich bitte Sie daher, den Gegenvorschlag zu unterstützen.

*Regierungsrätin Rita Fuhrer:* Die Initiative für mehr Veloverkehr verlangt also, dass ein neues Gesetz erlassen wird, ein Veloförderungsgesetz. Es ist bereits gesagt, dass mit diesem Gesetz auch Forderungen gestellt worden sind, beispielsweise den Veloverkehr auf 15 Prozent zu steigern, die sich heute als nicht realistisch erweisen. Deshalb lehnt der Regierungsrat die Initiative ab. Deshalb hat auch die KEVU so diskutiert, dass sie die Initiative ablehnen möchte. Selbst die Initianten haben inzwischen eingesehen, dass sie den Knebel etwas gar zu hoch geworfen haben und dass sie wohl nicht den gewünschten Erfolg haben würden mit dieser Initiative. Die KEVU beantragt Ihnen also, einen Gegenvorschlag zu unterstützen. Das heisst, der Regierungsrat soll beauftragt werden, einen Gegenvorschlag genau zu formulieren. Die Bedingungen sind in der KEVU diskutiert und Ihnen hier vorgetragen worden.

Der Regierungsrat hat diesen Kommissionsantrag zur Kenntnis genommen. Er ist der Meinung, dass mit einem zeitlich befristeten Förderprogramm mit einem Rahmenkredit sehr gut darauf hingewirkt werden kann, den Anteil des Veloverkehrs zu erhöhen; besser jedenfalls als mit einem Gesetz. Der Gegenvorschlag weist aber auch Elemente auf, die im Regierungsrat abgelehnt werden. Ich möchte Ihnen diese Punkte kurz aufzeigen:

Der Gegenvorschlag der KEVU sieht nämlich zwingend eine Erhöhung des Anteils des Veloverkehrs am Gesamtverkehr vor. Es heisst im Antrag: Der Anteil muss sich erhöhen. Der Regierungsrat hat bis anhin im Kanton Zürich derartige Modalsplitt-Ziele immer sehr zurückhaltend formuliert. Und er meint, dass auch hier schon die Vorgabe im Gesamtverkehrskonzept, dass derjenige Teil des Verkehrs-

wachstums, der nicht auf den Fuss- oder Veloverkehr umzulenken ist, mindestens zur Hälfte durch den öffentlichen Verkehr zu übernehmen ist, ein sehr ehrgeiziges Ziel sei und dass weitere derart ehrgeizige Ziele sich nicht so gut vertragen würden mit der Politik, die der Regierungsrat bis anhin verfolgt hat. Er sieht also Probleme in der zwingenden Erhöhung des Veloverkehrsanteils und möchte das lieber als «Soll-Formulierung» sehen.

Und zum Zweiten fordert der Gegenvorschlag der KEVU den Erlass einer Verordnung zum Förderprogramm. Der Regierungsrat ist der Meinung, eine solche Verordnung sei unnötig, denn mit einer Umsetzungsvorlage, die er auszuarbeiten hat, ist schon eine Verwendung der Mittel zu bezeichnen. Es muss also in einer solchen Umsetzungsvorlage für einen Rahmenkredit zwingend auch formuliert werden, wie diese Mittel eingesetzt werden. Damit kann natürlich der Kantonsrat auch direkt Einfluss nehmen. Denn dieses Rahmenprogramm müsste ihm ja vorgelegt und vom Kantonsrat beschlossen werden. Damit kann der Kantonsrat direkt Einfluss nehmen. Mit einer Verordnung hingegen könnte der Kantonsrat diese nur ablehnen, sie aber nicht verändern. Diese Verordnung erscheint dem Regierungsrat nicht notwendig und auch eher unüblich. Er meint deshalb, die Formulierung des Kantonsrates an den Regierungsrat sollte sich nicht darauf festlegen, sondern etwas mehr Gestaltungsspielraum offen lassen, so dass der Regierungsrat Ihnen eine gute und eine vernünftige Vorlage, die ihr Ziel letztendlich unterstützt, vorlegen könnte.

Ich bedanke mich für Ihr Zuhören und hoffe, dass wir hier zu einer guten Lösung zu Gunsten des Veloverkehrs kommen.

*Die Beratung wird unterbrochen.*

*Ratspräsidentin Regula Thalmann:* Wir haben noch drei Fraktionserklärungen und drei persönliche Erklärungen. Das Wort für eine Erklärung der Grünen hat Markus Bischoff.

***Fraktionserklärung der Grünen und der AL zu Aussagen von Regierungsrat Thomas Heiniger über die Zweiklassenmedizin***

*Markus Bischoff (AL, Zürich):* Ich verlese Ihnen eine Fraktionserklärung der Grünen und der Alternativen Liste – ja, noch kein Parteiwechsel, Herr Heer (*Alfred Heer*), nur ein Sitzungswechsel für Sie,

oder? – zu den Aussagen von Gesundheitsdirektor Thomas Heiniger über die Zweiklassenmedizin.

Wir erwarten nicht, dass gerade im milliardenschweren Gesundheitsmarkt die klassenlose Gesellschaft eingeführt werden soll. Wo sehr viel Geld verdient wird, lassen sich soziale Unterschiede nicht über-tünchen. Wir erwarten aber von unserem Gesundheitsdirektor Thomas Heiniger, dass er seine Worte mit Bedacht wählt. Wer die Zweiklassenmedizin salopp als ideologisches Schreckgespinst erklärt, leistet einer noch grösseren Ungleichheit im Gesundheitswesen Vorschub. Niemand hat etwas dagegen, wenn Lifestyle-Medizin oder medizinische Extravaganzen aus der eigenen Tasche bezahlt werden müssen. Zwischen Lifestyle-Medizin und lebensnotwendiger Spitzenmedizin, welche auch nach Regierungsrat Thomas Heiniger allen zugänglich sein soll, gibt es aber eine grosse Bandbreite für die Gesundheit wichtiger Medizin. Diese darf nicht nur für Wohlhabende erschwinglich sein. Entscheidend ist deshalb, dass die Grundversicherung einen breiten Leistungskatalog umfasst, der allen zugute kommt, und dass die öffentlichen Spitäler mit ausreichenden staatlichen Mitteln versorgt werden, damit diese gegenüber den boomenden Privatspitälern nicht ins Hintertreffen geraten. Dazu hätten wir gern ein klares Bekenntnis unseres Gesundheitsdirektors gehört.

***Erklärung der SP-Fraktion zu Aussagen von Regierungsrat Thomas Heiniger über die Zweiklassenmedizin***

*Erika Ziltener (SP, Zürich):* In finanziell privilegiertem Kreise setzt sich Regierungsrat Thomas Heiniger für die Zweiklassenmedizin ein. Seine Forderung begründet er nüchtern mit der Aussage, diese werde ja längst praktiziert. Regierungsrat Thomas Heiniger hat offenbar bereits vergessen, dass sich am 1. Juni 2008 eine deutliche Mehrheit des Volkes gegen die Verankerung einer Klassenmedizin in der Bundesverfassung ausgesprochen hat. Weder die Forderung noch der Versuch, die Zweiklassenmedizin mit allen Konsequenzen zu etablieren, ist neu. Neu ist höchstens die unverblümte Form, mit der sie daherkommt. Bemerkenswert dabei ist, dass Regierungsrat Thomas Heiniger die ethischen Vorbehalte der Gegnerinnen und Gegner als Ausdruck einer ideologischen Verhärtung mit einem Wisch vom Tisch fegt. Ob in einzelnen Bereichen bereits eine Zweiklassenmedizin festgestellt werden muss, ist nicht der Kern des Problems, sondern die Tatsache, dass Regierungsrat Thomas Heiniger die Aufteilung defi-

niert: Nur Menschen mit Geld sollen Zugang zu medizinischen Spitzenleistungen haben. Und weil diese Spitzenleistungen zu Investitionen führen, von denen alle profitieren, sollen sich alle andern artig bedanken und ihre Leiden geduldig ertragen.

Regierungsrat Thomas Heiniger ignoriert offensichtlich folgende Tatsachen:

Erstens: Die Fortschritte der Medizin basieren im Wesentlichen auf den Naturwissenschaften und der Medizintechnologie. Die wissenschaftlichen Grundlagen dieser Disziplinen und die Ausbildung der Forscherinnen und Forscher sind das Resultat harter Arbeit, geleistet in Institutionen der Öffentlichkeit. Über Generationen wurde die Basis der Technologien, die unser Leben verlängern und verbessern, von der öffentlichen Hand für die Allgemeinheit geschaffen. Die Privatisierung der medizinischen Spitzenleistungen aber entspricht einer wirtschaftsliberalen Haltung, die davon ausgeht, dass die Massnahmen, die unser Leben um Jahrzehnte verlängern, ein Privat- und nicht ein Gemeingut sind. Die Privatisierung entbehrt jeglicher Legitimation.

Und zweitens: Wenn die Finanzkraft der einzelnen Person bestimmt, welche medizinische Leistung sie erhalten kann, wird das Recht auf Leben käuflich. Mit andern Worten: Je mehr Geld jemand hat, desto wertvoller ist sein Leben. Das aber ist ethisch unter keinem Titel vertretbar. Vielleicht ist ideologisch verhärtet eher, wer «wertvoll» mit «reich» gleichsetzt.

Die SP-Fraktion fordert vom Regierungsrat, dass er den Auftrag ausführt, wie in Bundesverfassung und Krankenversicherungsgesetz vorgegeben, nämlich für die ganze Bevölkerung eine gute und qualitativ hoch stehende Gesundheitsversorgung zu gewährleisten.



***Erklärung der SP, Grünen, AL und GLP zum Verzicht auf den gekröpften Nordanflug und eine Parallelpiste***

*Priska Seiler (SP, Kloten):* Unsere gemeinsame Erklärung hat den Titel «Verzicht auf die Einführung des gekröpften Nordanflugs und auf den Bau einer Parallelpiste».

Endlich hat es das Bazl (*Bundesamt für Zivilluftfahrt*) eingesehen und verzichtet auf den Bau einer Parallelpiste. Somit wurde der grössenwahnsinnigen Variante P des laufenden SIL-Prozesses (*Sachplan Infrastruktur Luftfahrt*) eine Abfuhr erteilt; die war denn wohl auch nicht mehr als Schattenboxen. Es ist für uns aber unverständlich, dass nicht alle Varianten, die einen Pistenausbau beinhalten, vom Tisch sind. Die Variante J, welche die Westpistenverlängerung vorsieht, wird als zusätzliche Option aufrechterhalten. Damit setzt der Bund weiterhin auf Kapazitätssteigerung, obwohl im Klima- und Lärmschutz ein Umdenken zwingend notwendig ist.

Die Ablehnung des gekröpften Nordanflugs ohne Satellitensteuerung war leider zu erwarten. Was da nun im Kanton an Krokodilstränen geflossen ist, mag vielleicht einen ausgetrockneten Garten benetzen. Was uns nun vielmehr interessiert, ist die Entwicklung des Zürcher Fluglärmindex (*ZFI*). Für den ZFI haben diese Entscheide nämlich Auswirkungen. Mit dem Entscheid des Bazl bleiben die Südanflüge bis auf weiteres erhalten und die Ostanflüge werden noch mehr forciert. Dies führt zu grossen Problemen beim ZFI und wird schliesslich aufdecken, dass dieser so nicht funktionieren kann. Mit dem gekröpften Nordanflug wurde viel Sand in die Augen gestreut. Dieser Sand knirscht nun vernehmlich in der PR der Volkswirtschaftsdirektion. Es erstaunt schon sehr, wie der Kanton Zürich einmal mehr vom Bazl vorgeführt wird. Das ist keine gute Ausgangslage für den weiteren Verlauf des SIL-Prozesses. Offensichtlich scheint sich in Bern niemand so richtig für die Funktionsweise des ZFI zu interessieren. Mit den beiden hängigen Behördeninitiativen ([195/2006](#), [382/2006](#)) haben aber wir im Kanton Zürich richtige Antworten auf die Fragen im SIL-Verfahren in der Hand.

Und zum Schluss noch dies: Die NZZ am Sonntag zeigt die Alternative. Air France investiert in Hochgeschwindigkeitszüge. «Der Kluge fährt im Zuge» – und ist man noch viel klüger, verzichtet man auf den «Flüger» (*Heiterkeit*).

***Persönliche Erklärung von Susanne Rihs, Glattfelden, zum nicht-raucherfreundlichen Rathaus***

*Susanne Rihs (Grüne, Glattfelden):* Mit Genugtuung stelle ich fest, dass das Gesundheitsgesetz bezüglich Nichtraucherenschutz auch hier in diesem Haus einigermassen umgesetzt wurde. Heute ist der erste Montag, bei dem wir nicht mit Rauchschwaden empfangen werden (*Unruhe im Saal*). Endlich können wir frei durchatmen. Zwar haben wir immer noch kein rauchfreies Rathaus, aber wir haben eine Lösung gefunden, mit dem Nichtraucherinnen und Raucher leben können. Es tut mir ja leid, wenn Raucherinnen und Raucher jetzt hinter Glas verbannt werden. Aber sie wissen: Je schneller sie mit Rauchen aufhören, desto schneller sind sie hier unten wieder willkommen.

Ich habe mich gefreut, dass der Regierungsrat diese Umsetzung des Rathauses in ein nichtraucherfreundliches Rathaus innert nützlicher Zeit fertiggebracht hat; etwas, das er in Bezug auf ein behindertengerechtes Rathaus immer noch nicht fertiggebracht hat. Es braucht offenbar auch hier den Druck von allen Seiten, damit überhaupt etwas passiert.

Wir werden heute unser Postulat ([268/2006](#)) «Nichtraucherfreundliches Rathaus» von Stefan Dollenmeier und mir zurückziehen.

***Persönliche Erklärung von Sabine Ziegler, Zürich, und Françoise Okopnik, Zürich zum Bleiberecht der Familie Comagic***

*Sabine Ziegler (SP, Zürich):* Ich verlese eine persönliche Erklärung von Françoise Okopnik und mir. Ich spreche zum Bleiberecht der Familie Comagic.

Im Kreis 2 der Stadt Zürich bildete sich ab dem 7. Mai 2008 eine starke Schülerbewegung, die auch heute auf der Tribüne sitzt. Das Schülerkomitee des Schulhauses Lavater setzt sich seit sechs Wochen mit Kreativität und Intelligenz für seine zwei Schulkolleginnen Tijana und Aleksandra Comagic ein. Dieser 7. Mai 2008 wurde mit dem Ausschaffungsentscheid des Regierungsrates zu einem Schicksalsdatum der Zwillinge und ihrer Mutter. Seither sind Kirchenvertreter, Quartierbevölkerung und die Schülerschaft entsetzt und zutiefst betroffen. Wir stellen uns folgende Fragen:

Erstens: Soll man nach 13 Jahren Wohnaufenthalt in der Schweiz zwei 14-jährige Mädchen, die mit knapp 18 Monaten in die Schweiz gekommen sind, zurück nach Serbien schicken?

Zweitens: Ist es gerecht, zwei Jugendliche, die die deutsche Sprache beherrschen, die einen ausgedehnten Freundeskreis haben, die ein gesellschaftliches Leben engagiert mitmachen und sich als Schweizerinnen fühlen und Zürich als ihre Heimat empfinden, wegweisen?

Drittens: Ist es ethisch vertretbar, zwei in unserem Schulsystem sozialisierte Sekundarschülerinnen, die bis zur Berufswahl noch ein Schuljahr absolvieren müssen, nach Serbien zurückzuschicken, wo sie schulisch zwei bis drei Jahre zurückfallen würden?

Wir meinen Nein! Unsere Erklärung ist keine juristische Abhandlung, sondern ein Appell im Namen der ethisch-humanitären Tradition unseres Landes an die oberste Regierungsbehörde des Kantons Zürich, die dieser Familie den Aufenthaltsstatus gewähren könnte. *(Die Redezeit ist abgelaufen.)*

***Persönliche Erklärung von Eva Torp, Hedingen, zu einer Petition für ein besseres Radwegnetz***

*Eva Torp (SP, Hedingen):* Die Wichtigkeit des Velofahrens scheint auch in diesem Raum unbestritten. *(Unmutsäusserungen aus den Reihen der SVP.)* Aber dafür braucht es ein gutes und sicheres durchgehendes Alltagsradwegnetz. Dies haben wir leider noch nicht. Deshalb werden wir von der SP, den Grünen, Grünliberalen, EVP und CVP im Knonauseramt heute in der Zehn-Uhr-Pause Regierungsrätin Rita Fuhrer eine Velo-Petition übergeben und hoffen, dass wir dann vielleicht bessere Radwege erhalten.

*Die Beratung wird fortgesetzt.*

*Detailberatung*

*I. und II.*

***Minderheitsantrag Lorenz Habicher, John Appenzeller, Hanspeter Haug, Ruedi Menzi, Luzius Rüegg:***

*I. Die Volksinitiative «Für mehr Veloverkehr, Förderung des Veloverkehrs im Kanton Zürich» wird abgelehnt.*

*II. Der Gegenvorschlag der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt wird abgelehnt.*

*III. Die Volksinitiative wird den Stimmberechtigten zur Abstimmung unterbreitet.*

*IV. Der Beleuchtende Bericht wird vom Regierungsrat verfasst.*

*V. Mitteilung an den Regierungsrat und das Initiativkomitee.*

*Lorenz Habicher (SVP, Zürich):* Der Gegenvorschlag ist eigentlich eine Zangengeburt, wie es Willy Germann genannt hat, und es ist eine Verschmelzung von Gesetzesrevisionen mit Förderprogramm und Rahmenkredit. Genau diese Mischung hat uns bewogen, das Ganze abzulehnen, also Volksinitiative sowie Gegenvorschlag. Wir hätten einem Förderprogramm als solches, ohne Gesetzesrevisionen, zustimmen können. Der Rahmenkredit wäre vielleicht umstritten gewesen, hätte aber eine Mehrheit gefunden. In dieser Zusammensetzung, inklusive Gesetzesrevisionen, findet es keine Mehrheit. Für mich natürlich auch störend ist es, dass die FDP, die immer darauf hinspielt, schlanke Gesetzgebung machen zu wollen, die immer auf die Finanzen schaut, nun aber plötzlich bereit ist, mehrere Gesetzesparagrafen mit einer Muss-Formulierung – und nicht mit einer Kann-Formulierung – zu schaffen, und dass sie auch bereit ist, dafür noch zu zahlen, obwohl die Initianten sagen, sie fordern ja kein Geld. Die einzelne Lösung, Förderprogramm und Rahmenkredit, wäre sinnvoll gewesen, eine Verschmelzung ist dies nicht.

Ich bitte Sie, dem Minderheitsantrag zuzustimmen, die Volksinitiative abzulehnen und den Mehrheitsantrag der KEVU auch abzulehnen, denn es ist ein fauler Kompromiss.

*Abstimmung*

**Der Kantonsrat beschliesst mit 112 : 46 Stimmen (bei 1 Enthaltung), den Minderheitsantrag von Lorenz Habicher abzulehnen.**

*III.*

Keine Bemerkungen; genehmigt.

Das Geschäft ist erledigt.

## **11. Internationales/Schweizerisches Umladekonzept Kombiniertes Güterverkehr mit Standort-Alternativen zu Dietikon Niderfeld (Einreichung einer Standesinitiative)**

Antrag der KEVU vom 18. März 2008 zur Parlamentarischen Initiative von Peter Weber vom 10. Juli 2006

KR-Nr. [205a/2006](#)

*Ruedi Menzi (SVP, Rüti), Präsident der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt (KEVU):* Die Mehrheit der Kommission betont, dass es kaum ein Vorhaben gibt, mit dem sich die Kommission so intensiv auseinandergesetzt hat, wie mit dem Gateway in Dietikon, Niderfeld. In der Folge setzte der Kantonsrat den Terminal im Rahmen der Revision des Verkehrsrichtplans mit 91 zu 55 Stimmen fest, und das mit hohen Auflagen. Zu nennen ist die geforderte Kompensation aller ausserhalb der bestehenden Güterverkehrsareale beanspruchten Flächen und ein Bahnanteil von 80 Prozent bei der Verteilung der Güter. Gemäss der gemeinsamen Medienmitteilung von Regierungsrat und SBB Cargo vom 23. August 2007 wird der Grossteil der Anlage auf das bestehende Güterareal gelegt werden. An der Erfüllung der zweiten Auflage wird gearbeitet.

Die Kommission versteht den Unmut der betroffenen Bevölkerung im Limmattal, befürwortet aber den Ersatz des ungenügenden Terminals am Güterbahnhof Zürich mit der Anlage in Dietikon. Die in der PI geforderten Standortevaluationen haben stattgefunden. Die bestehenden Standorte für den Containerumschlag im Wirtschaftsraum Zürich – Aarau, Niederhasli und Rekingen – behalten ihre Bedeutung als regionale Stützpunkte ebenso wie die Umschlagsplätze in der übrigen Schweiz. Die Forderung der PI nach weiteren dezentralen Umschlagplätzen für den kombinierten Güterverkehr ist somit erfüllt. Die zweite Forderung, dass auch die Ost–West-Verknüpfung zu berücksichtigen sei, ist in Dietikon ebenfalls erfüllt. Der Auslastung der Bahntrasseen wird Rechnung getragen.

Die Kommissionsmehrheit lehnt die Parlamentarische Initiative aus den genannten Gründen ab und warnt zudem davor, durch entsprechende politische Vorstösse in Kauf zu nehmen, dass eine nicht rechtzeitig mögliche Verlegung des Containerverkehrs weg vom Güterbahnhof Zürich das Projekt «Löwenstrasse, neue Durchmesserlinie» gefährdet.

Der Vertreter der Minderheit der Kommission beantragt, die Parlamentarische Initiative anzunehmen. Es gehe nicht an, dass dem bereits massiv durch Immissionen belasteten Limmattal eine weitere zugemutet wird. Die Bevölkerung sei zu wenig informiert und nicht ausreichend in den Entscheid einbezogen worden. Der geplante Standort lasse sich raumplanerisch weder in Bezug auf Siedlung, Verkehr oder Landschaft vertreten. Deshalb seien Alternativen, welche insbesondere die an Bedeutung zunehmende Ost-West-Beziehung der Güterströme stärker aufnehmen können, zu prüfen. Vorzuziehen seien mehrere Standorte.

Im Namen der Mehrheit der vorberatenden Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt und in Übereinstimmung mit der Meinung der Regierung empfehle ich Ihnen, diese Parlamentarische Initiative abzulehnen.

*Hanspeter Haug (SVP, Weiningen):* Als Limmattaler Kantonsrat unterstütze ich, und mit mir meine Kolleginnen und Kollegen der SVP aus dem Limmattal, den Minderheitsantrag von Robert Brunner und somit auch die Parlamentarische Initiative von Peter Weber. Ich erinnere mich gut an die Richtplan-Debatte, wo mit 91 zu 55 Stimmen in diesem Rat der Eintrag eines Containerterminals im Niderfeld in Dietikon beschlossen wurde. Selbstverständlich ist mir auch bewusst, dass der Bundesrat dies in der Zwischenzeit auch genehmigt hat. Dass hier drin 111 Ratsmitglieder der Überweisung der PI von Peter Weber zur Überprüfung des Standortes Limmattal zugestimmt haben, zeigt mir allerdings eine gewisse Unsicherheit gegenüber dem Richtplaneintrag. In einer Gemeindeallianz haben sich nun im Limmattal neun Zürcher und zwei Aargauer Gemeinden zusammengeschlossen und es werden immer mehr – mit dem Ziel, den Gateway Limmattal mit allen politischen und rechtlichen Mitteln zu verhindern. Daran ändert auch die Tatsache nichts, dass von der Volkswirtschaftsdirektion eine Behördendelegation einberufen wurde, um diesem Vorhaben in der Region Akzeptanz zu verleihen. Es wird im Limmattal nicht verstanden, warum die Regierung mit allen Mitteln versucht, diesen Terminal in Dietikon zu platzieren. 1995 schrieb die Regierung in ihrem Raumplanungsbericht, ich zitiere: «Die Stadtlandschaft Limmattal weist eine überdurchschnittliche Nutzung und Verkehrsdichte auf und ist geprägt durch eine überdurchschnittliche Dichte an Bauten von Verkehrsnutzungs-, Kultur- und Bildungsstätten.» Wie gesagt, dies war vor 13

Jahren, 1995. In der Zwischenzeit ist viel Wasser die Limmat hinuntergeflossen und die Situation hat sich noch verstärkt. Ich bin nach wie vor der Ansicht, die Regierung wäre gut beraten, angesichts dieser Aussagen im Raumplanungsbericht und vor der Situation im Limmattal ihre Position zu überdenken.

In der Stellungnahme zur Parlamentarischen Initiative von Peter Weber stellt die Regierung fest, dass die in der PI verlangten Abklärungen bereits durchgeführt worden seien. Nicht ganz, möchte ich hier festhalten, denn mittlerweile wurde eine Studie in Auftrag gegeben, die eine Anpassung über die Gesamtverkehrsbelastung machen soll. Hier sehe ich etwas Morgenröte, den Schritt in die richtige Richtung, nämlich einmal eine Gesamtschau über die Verkehrsbelastung mit ihren Nebenerscheinungen im Limmattal – und nicht immer die partielle Betrachtung mit dem Röhrenblick der einzelnen Akteure. Bei dieser PI geht es nicht um Florian-Politik, sondern um das Ausschöpfen aller zur Verfügung stehenden Mittel und die Auslastung bestehender Anlagen.

Bei der Begründung meines Minderheitsantrags zum Nichteintrag des Gateway im Limmattal in der Richtplan-Debatte habe ich vom maroden Fuhrwerk SBB Cargo gesprochen. In der Zwischenzeit hat der damalige Kutscher (*Daniel Nordmann*) angesichts der wiederkehrenden Defizite den Bock bereits verlassen. Der Zustand des Wagens nähert sich dem Radbruch und niemand weiss, wie es weitergeht. SBB Cargo ist mit sich selbst beschäftigt. Niemand weiss, wie es weitergeht und wer den Terminal einst betreiben soll. SBB Cargo hat ein Angebot mit privaten Transportunternehmen zu einem gemeinsamen Betrieb ausgeschlagen. Zusammen mit der Zürcher Regierung hat sie sich in ein unsinniges Projekt verbissen und will es gegen den Widerstand der Region durchsetzen.

Anerkennen Sie die Leistungen, die das Limmattal als nationaler Infrastrukturträger heute schon erbringt, und geben Sie die Möglichkeit zu einer Standortüberprüfung, indem Sie den Minderheitsantrag von Robert Brunner unterstützen! Ich danke Ihnen.

*Priska Seiler (SP, Kloten):* An den zwei folgenden harten Fakten kann wohl nicht mehr gerüttelt werden: Erstens braucht es dringend einen solchen Umschlagsterminal und zweitens ist der Standort Niderfeld verkehrstechnisch und logistisch eben doch der geeignetste. Trotzdem hat die SP-Fraktion grosses Verständnis für die Ängste der schon jetzt

belasteten Limmattaler Bevölkerung, in den zusätzlichen Lärm- und Luftemissionen zu ertrinken. Glauben Sie mir, gerade ich weiss, wie zynisch es sich anhört, wenn man dauernd zu hören kriegt, dass man diese Lasten eben zu Gunsten der Allgemeinheit zu ertragen habe.

Der Kantonsrat hat aber in der Verkehrsrichtplan-Debatte die Auflagen für den Gateway Dietikon erfreulicherweise verschärfen können, indem griffige flankierende Massnahmen festgeschrieben wurden, Sie haben es zum Teil schon gehört: Mindestens 80 Prozent der Güter müssen mit der Bahn transportiert werden. Die Flächenbeanspruchung ausserhalb bestehenden Güterverkehrsareals muss zu Gunsten der Bevölkerung flächengleich kompensiert werden. Emissionen sollen reduziert und einem regelmässigen Controlling unterzogen werden. Das ist nicht nichts! Es liegt jetzt an den verantwortlichen Stellen, diese Auflagen auch ernst zu nehmen und durchzusetzen. Und das soll an dieser Stelle ein unmissverständlicher und nachdrücklicher Appell sein. Denn in der Vergangenheit wurde die Anwohnerschaft nicht ernst genommen und zu wenig in Entscheidungsprozesse einbezogen. SBB Cargo war, sagen wir mal, äusserst sparsam mit Informationen, gerade eben auch beim Thema Standortevaluation. Das ist absolut sträflich und schürte logischerweise Misstrauen. Da ist einiges wieder gut zu machen, aber man hat jetzt auch die Chance dazu.

Es ist für uns unbestritten, dass es einen solchen grossen Güterumschlagsterminal braucht, denn der internationale Güteraustausch wächst weiterhin deutlich. Daran ändern auch die momentanen internen Probleme von SBB Cargo nichts. Im Limmattal ist auch der richtige Ort dafür; die Güter müssen möglichst nahe bei den Endkunden sein. Diese befinden sich vor allem im Kanton Zürich. Auch der Bund hat – einer der wenigen Punkte übrigens – dem Richtplaneintrag Gateway in Dietikon bedingungslos zugestimmt. Es wurden in der Vergangenheit auch andere Standorte geprüft, Wettingen, Aarau, Niederhasli und so weiter. Dort ist aber zu wenig Kapazität möglich. Es braucht diese Standorte aber trotzdem als dezentrale kleinere Terminals, wie auch in der PI gefordert, aber eben zusammen mit der Hauptdrehscheibe Dietikon. Eine weitere Standortevaluation würde zu keinem anderen Ergebnis führen, da sind wir sicher, und könnte im schlimmsten Fall sogar den Bau der Durchmesserlinie verzögern. Man muss jetzt nämlich schnell weg vom Wasserkopf «Güterbahnhof Zürich». Den Gateway Limmattal braucht es, wenn wir die Devise «Güter auf die Schiene» ernst nehmen. Der Standort Niderfeld bei Dieti-



kon ist logistisch der idealste Ort. Die flankierenden Massnahmen müssen aber unbedingt eingehalten werden. Da haben wir ein Auge drauf. Nur so kann dieses riesige Projekt auch mal Akzeptanz bei der umliegenden Bevölkerung finden.

Die SP-Fraktion wird darum nach reiflicher Überlegung und Diskussionen diese Parlamentarische Initiative ablehnen.

*Antoine Berger (FDP, Kilchberg):* Die FDP-Fraktion folgt grossmehrheitlich dem Antrag der KEVU, die Parlamentarische Initiative abzulehnen. Wir verstehen aber auch unsere Kolleginnen vom Limmattal, die auf Grund ihres Wählerauftrags dieser PI zustimmen werden. Wir sind ganz klar für diesen Richtplaneintrag, wollen aber, dass die vorgeschlagenen flankierenden Massnahmen strikte umgesetzt werden. Die flankierenden Massnahmen respektive Auflagen wurden nämlich gegenüber der ursprünglichen Vorlage des Regierungsrates noch verschärft, dadurch zum Beispiel, dass eine Flächenbeanspruchung ausserhalb der bestehenden Güterverkehrsareale flächengleich zu Gunsten regionaler Bedürfnisse zu kompensieren sei und im Verkehrsteil mindestens 80 Prozent der Container mit der Bahn zu transportieren seien. Ferner dürfen wir auch, wie bereits gesagt, nicht vergessen, dass eine nicht rechtzeitig mögliche Verlagerung des Containerverkehrs weg vom heutigen Güterbahnhof Zürich das wichtige Projekt «Bahnhof Löwenstrasse/neue Durchmesserlinie» gefährden würde.

Aus all diesen Gründen lehnen wir die PI ab.

*Robert Brunner (Grüne, Steinmaur):* Da der Initiant dieser Parlamentarischen Initiative in Sachen Minergie unterwegs ist – das ist ja an und für sich eine löbliche Sache –, möchte ich Sie in seinem Namen um definitive Unterstützung für diese PI bitten. Mit der Vorlage 4524 sind nun kurzfristig noch neue Materialien der Volkswirtschaftsdirektion dazugekommen, welche auch zu würdigen sind. Die Standesinitiative hat das Ziel einer Festlegung mit langfristigem Planungshorizont von Infrastrukturvorhaben an verschiedenen Standorten für den Umschlag des kombinierten Güterverkehrs mit der Gateway-Technologie zu erwirken. Die Bundesbehörden überprüfen nochmals die Frage, ob schweizweit ein einziger Standort im Limmattal oder auch mehrere Anlagen dieses geplanten Gateway möglich sind. Da die ursprüngliche

Studie bereits elf Jahre alt ist und die Gütertransporttechnologie sich ständig entwickelt, ist das nicht zu viel verlangt.

Die Ausgangslage ist bekannt: Das Limmattal wird durch Strassen, Bahn und Luftverkehr massiv belastet. In der vertieften Evaluation der SBB wird die Vereinbarkeit des Gateway mit Siedlung, Verkehr und Landschaft als sehr ungünstig beurteilt. Auf der andern Seite erlebt der Güterverkehr eine rasante Entwicklung, die in rascher Folge mit technologischem Wandel einhergeht. Das Management von Cargo SBB hat in der Vergangenheit keine gute Figur gemacht. Wir stimmen sicher nicht jeder Kritik an Cargo SBB zu, aber die Zweifel wachsen. Die flankierenden Massnahmen gemäss Vorlage 4524 erhöhen die Zweifel. Glauben Sie tatsächlich, dass dann von Dietikon nach Niederglatt oder Rekingen per Bahn verschoben wird, damit dann dort auf die SBB verladen wird? Über die Hälfte der Container, welche von Norden her kommen, hat die Destination Grossraum Zürich. Und diese werden dann von Niederglatt oder Rekingen her verteilt? Es gibt ernst zu nehmende Kritik, dass der Güterverkehr auf der Bahn in Zukunft anderen Anforderungen genügen muss, als sie ursprünglich vor zehn Jahren definiert wurden.

Unterstützen Sie deshalb die Standesinitiative! Es geht hier nicht um Florian-Politik – Hanspeter Haug hat es richtig gesagt –, es geht hier um «Baldrian-Politik». Danke.

*Willy Germann (CVP, Winterthur):* Ich spreche für die Mehrheit der CVP-Fraktion, die die PI ablehnt. Ich verstehe aber durchaus die Besorgnis des Limmattals, das unter zunehmenden Belastungen leidet. Die Belastungen nahmen übrigens zu mit einem kürzlich eröffneten grossen Limmattaler Baumarkt mit sehr vielen Parkplätzen. Das gehört zur Gesamtschau, Hanspeter Haug, zur Gesamtschau, die du ja verlangt hast. Ich verstehe auch den Ärger über die Arroganz und die mangelnde Transparenz von SBB Cargo noch unter Daniel Nordmann. Seither hat der Kantonsrat selbst im Richtplan wichtige flankierende Massnahmen festgelegt, die die SBB knurrend akzeptiert haben. Das Ziel des Bundes und auch der CVP ist, möglichst viel Güterverkehr von der Strasse auf die Schiene zu verlagern. Noch besser wäre natürlich, weniger Güterverkehr durch ganz Europa zu verschieben, aber da ist die Schweiz als Insel beinahe machtlos. Da kann nur der Markt helfen, und zwar dann, wenn der Treibstoff teurer wird – das wird er – und wenn zugleich die Bahn einen attraktiveren Güterverkehr garan-

tieren kann. Der Gateway ist ein wichtiges Puzzleteil eines attraktiven Güterverkehrs, eine sehr wichtige Drehscheibe, und dies auch für den Ost–West-Verkehr. Es braucht diese Drehscheibe im Limmattal, weil da bereits der Rangierbahnhof liegt. Wenn der grösste Teil der Container von Schiene zu Schiene umgeladen werden soll, ist ein grosser Rangierbahnhof eine Voraussetzung dazu. Der Containerverkehr wächst beinahe in einem beängstigenden Ausmass. Da braucht es neben dem Gateway auch regionale Terminals. Es braucht Basel für den Norden, es braucht Rekingen, Niederhasli, Otelfingen, Buchs, Landquart, Chiasso sowie einen grossen Terminal für die Romandie. Keiner dieser Terminals könnte einen Ersatz für den Gateway Limmattal bieten.

Die Parlamentarische Initiative von Peter Weber rennt also offene Türen ein. Wenn schon, wäre eine PI nötig, die flankierende Massnahmen fordert. Und dies hiesse mehr Kapazitäten auf dem Schienennetz mit seinem Mischverkehr; Kapazitäten, die übrigens auch die S-Bahn dringend nötig hätte. Doch selbst dann müsste man eine Standesinitiative in Frage stellen. Die CVP hat schon mehrfach dargelegt, dass Standesinitiativen meist nichts nützen und sogar kontraproduktiv sein können. Sie sind oft nicht mehr als Sandkastenspiele des Kantonsrates mit der Bundespolitik. Die Standesinitiative von Peter Weber bricht aber alle Rekorde: Sie kommt zu spät. Der Gateway ist im Sachplan des Bundes bereits eingetragen. Sie nützt schlicht auch nichts, weil die Kompetenz für die Einträge in den Sachplan Verkehr nicht beim Bundesparlament liegt, sondern beim Bundesrat. Das Parlament nimmt den Sachplan bloss zur Kenntnis.

Kurz: Die PI bringt nichts. Im Gegenteil: Sie weckt falsche Erwartungen. Wenn das Limmattal sich wehren will, dann müsste es mit Rekursen operieren. Allerdings, auch Rekurse bringen Verzögerungen. Und Verzögerungen rächen sich, weil sie Zwangsmobilität auf der Strasse schaffen, auch auf der Strasse durchs Limmattal. Die Parlamentarische Initiative von Peter Weber und Rekurse gefährden indirekt auch wichtige ZEB-Projekte (*Zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur*) des Bundes.

*Peter Reinhard (EVP, Kloten):* Die Belastungen des Limmattals sind gross, wir anerkennen das. Das ist ähnlich wie in Flughafenregionen, wo die Bevölkerung darum herum ebenfalls belastet ist. Aber es gibt übergeordnete Aufgaben, die halt in Gottes Namen irgendwo zentral

gelöst werden müssen, ob wir das wollen oder nicht. Wenn mein Vordrner gesagt hat, dass der Baumarkt neuen Verkehr anziehe, dann muss ich ihm widersprechen. Die haben sich jetzt ausnahmsweise – so wurde mir von Gabi Petri zugeflüstert – an die Vorschriften gehalten und nicht zu viele Parkplätze gemacht. Es ist natürlich eine Frage der Nutzungsplanung. Wenn Sie die ändern wollen, dann können Sie das, und den Verkehr vermindern. Wenn Sie aber solche Bauten zulassen, müssen Sie sich nicht über den Verkehr beklagen, der nun da kommt.

Zur Initiative: Die Anliegen sind bereits geprüft und erfüllt. Zudem hat der Kantonsrat beim Richtplaneintrag verlangt, dass höchstens 20 Prozent der Zu- und Wegtransporte der Container auf der Strasse erfolgen dürfen. Das soll, wie auch gesagt wurde, während 15 Stunden im Tag erfolgen. Dieses Anliegen müssen wir ernst nehmen und wir müssen uns, wie beim Flughafen ein Nachtflugverbot besteht, dafür einsetzen, dass auch diese Versprechen, diese Angaben eingehalten werden. Es hat keinen Sinn, Fundamentalopposition gegen dieses Vorhaben zu machen, das vom Bundesrat bereits in der Verkehrsrichtplanung aufgenommen wurde. Diese Sache ist politisch gelaufen, ob Sie das jetzt wahrhaben wollen oder nicht. Es macht es auch nicht besser und es verändert es nicht, wenn Sie das immer wieder thematisieren hier im Rat oder in der Öffentlichkeit. Sie schüren nur falsche Hoffnungen. Sie müssen sich dafür einsetzen, dass diese Rahmenbedingungen eingehalten werden und dass sie ernst genommen werden. Und hier steht die EVP ebenfalls als Garant dafür ein, dass wir das tun.

Es wird suggeriert, dass die SBB mögliche weitere Standorte nicht seriös abgeklärt haben. Daher ist diese Initiative nicht nur überflüssig, sondern eigentlich auch gefährlich. Sie suggeriert etwas, das nicht wahr ist. Wir haben uns von den Verantwortlichen der SBB Cargo auch über die umfangreichen Standortabklärungen informieren lassen. Von niemandem wurde die Evaluation in Frage gestellt. Und die gewichtigen Argumente für den Standort Limmattal wurden unisono, wenn auch zähneknirschend anerkannt. Auch die Grüne Partei weiss haargenau, dass der Standort Dietikon der einzig richtige ist. Nur ist auch hier der grosse Widerstand, der zu einem politischen Handeln auffordert. Ich kann die Grünen nicht verstehen. Wenn sie so für Umweltschutz sind, wenn sie für ein Umsteigen sind, wie können sie dann auf der andern Seite solche Vorhaben verzögern und damit eigentlich begünstigen, was wir nicht wollen, nämlich ökologische Belastungen,

die nicht nötig wären? Es ist verständlich, dass sich das Limmattal gegen eine höhere Lärmbelastung wehrt. Es ist aber bedenklich, wenn die Grünen hier die gravierenden Verzögerungen provozieren wollen. Wir meinen, sie sollten umsteigen und das, was halt notwendig ist in unserer Gesellschaft, auch akzeptieren. Die flankierenden Massnahmen – das habe ich ausgeführt – sind gesetzt.

Die EVP wird aus diesen Gründen – mit einer Ausnahme aus dem Limmattal, da haben wir Verständnis – entsprechend die Parlamentarische Initiative nicht unterstützen. Danke.

*Benno Scherrer (GLP, Uster):* Beim klaren Resultat in der Diskussion oder den klaren Worten von Willy Germann könnten wir die Diskussion hier eigentlich kurz halten. Das Thema wurde schon mehrfach behandelt, und wir Grünliberalen haben bereits am 4. Juni 2007 diese PI nicht unterstützt und bleiben dabei. Die konkreten aktuellen Probleme von SBB Cargo haben nichts mit diesem Infrastrukturprojekt zu tun. Dieser Vorstoss ist ein Versuch, den Gateway zu verzögern, und etwas Verständnis können wir selbstverständlich für die Limmattaler aller Parteien aufbringen. Nur, Güter müssen nahe bei Zürich von der Strasse auf die Schiene verladen werden. Das Limmattal verfügt bereits über eine gut ausgebaute Infrastruktur. Der Standort Dietikon hat sich bei der Evaluation als der vorteilhafteste erwiesen. Es macht keinen Sinn, eine solche Anlage weit weg von den Zielen der Güter in Zürich und auch im Limmattal, weit weg auf die grüne Wiese zu stellen. Weitere kleine Standorte bleiben bestehen, und für den Umlad Bahn–Bahn braucht es eine grosse Drehscheibe. Es hat ja bereits merkliche Verbesserungen des Projektes gegeben. Insofern hat sich die Kritik gelohnt. Denken wir an den geringeren Landbedarf und die flankierenden Massnahmen, welche ein Maximum der Güter auf der Strasse festlegen.

Wir Grünliberalen bleiben bei unserem Nein zur PI und halten damit die Option für den Gateway weiterhin offen.

*Willy Haderer (SVP, Unterengstringen):* In meiner Funktion als ZPL-Präsident (*Zürcher Planungsgruppe Limmattal*) bin ich klar dem Richtplaneintrag verpflichtet. Der ist rechtsgültig und wir kommen nicht darum herum, in der Region in der Überarbeitung unseres Richtplans, die momentan im Gange ist im Verkehrsrichtplan, dies zu be-

rücksichtigen. Allerdings muss ich sagen, dass wir noch nicht dort sind, wo wir eigentlich sein müssen, um Ja sagen zu können schlussendlich zur Verwirklichung. Danken möchte ich unserer Volkswirtschaftsdirektorin, Regierungsrätin Rita Fuhrer, dass sie mit der MIV-Studie zusammen mit dem Kanton Aargau nun Ernst gemacht hat, hier die Verkehrssituation im Limmattal klar zu analysieren. Hier muss ich aber den Einschub machen: Es darf nicht eine Planungsübung werden, sondern es müssten Lösungen gesucht werden. Wir haben im Limmattal – das zeigen uns die Gemeindegespräche, ich war während der letzten zwei Wochen bei praktisch allen Gemeinden im Limmattal mit meinem Fachplaner zu Gast und habe mit den Gemeindebehörden gesprochen –, wir haben im Limmattal eine Situation mit sehr vielen Problemen, die jetzt zu lösen sind. Der Gateway kommt halt hier einfach noch dazu. Bei den MIV-Studien, die jetzt im Auftrag von Regierungsrätin Rita Fuhrer getätigt werden, kann ich aber feststellen, dass wir ein gewisses Misstrauen unserer eigenen guten Beamten in beiden Kantonen gegenüber dem Astra (*Bundesamt für Strassen*) feststellen müssen. Es glaubt niemand so ganz daran, dass das Astra seine Verpflichtung im Zusammenhang mit den Autobahnausbauten, die der Bund ja vollständig übernehmen musste, wahrnimmt und in den durch den Autobahnbau verursachten Situationen eben auch umsetzt. Das wird ein Kernthema sein, ob wir das erreichen oder nicht, ob das Limmattal sich schlussendlich irgendwann einmal anders entscheiden kann. Leider hat der Bundesentscheid zum SIL (*Sachplan Infrastruktur Luftfahrt*) uns hier kein neues Vertrauen geschaffen, sondern dieses Misstrauen weiter bestätigt. Wenn wir heute in Verlautbarungen auch der Regierung feststellen müssen, dass der Lärmschutz, der im Richtplan verlangt wird, welchen Sie beschlossen haben, dass die Lärmsanierung des Güterbahnhofs an die Hand zu nehmen ist im Zusammenhang mit der Realisierung dieses Gateway, dann muss ich Ihnen sagen, dann kann ich nichts anfangen mit dem Satz «Der Güterbahnhof gilt als saniert». Dann ist das eine Verschaukelung.

Wenn wir dann auch in den Verhandlungen erfahren, dass die SBB Cargo eventuell eine Teilinkraftsetzung oder Teilrealisierung erwägen, dann muss man schon hintendran auch die Frage stellen: Ist es den SBB Cargo denn wirklich so ernst und sind sie überzeugt, dass dies die richtige Lösung ist? Die gut gemeinten Auflagen, die flankierenden Massnahmen, Willy Germann, die muss man nicht nochmals fordern. Die sind im Richtplan drin und wir haben darauf vertrauen müs-

sen, dass diesen flankierenden Massnahmen, wenn der Richtplaneintrag kommt und rechtsgültig wird, was heute der Fall ist, auch nachgelebt wird. Es ist im Moment ein Zungenbekenntnis, über die Menge, die 20 Prozent zu sprechen. Es ist kein Zungenbekenntnis mehr, sondern Tatsache, dass man die Lärmsanierung nicht machen will. Und wenn dann die Strassensanierung, die ja jetzt erst angelaufen ist, uns auch noch solche Resultate bringt, dann, muss ich Ihnen sagen, werde ich mit aller Gewalt, mit all unseren Gemeinden im Limmattal weiterhin gegen diese Realisierung ankämpfen. Im Moment bleibt mir nichts anderes übrig, als den Minderheitsantrag von Robert Brunner zu unterstützen.

*Barbara Angelsberger (FDP, Urdorf):* Als Limmattalerin gebe ich hier meine persönliche Meinung bekannt. Ich beantrage ebenfalls Zustimmung zu dieser Parlamentarischen Initiative, dass der Kanton Zürich bei den Bundesbehörden eine Standesinitiative einreicht. Der Gateway – eine ewige Geschichte. Der Widerstand im Limmattal ist gross und ist noch grösser geworden. In der Zwischenzeit sind elf Gemeinden vom Bezirk Dietikon in der Gemeindeallianz plus einige Aargauer Gemeinden. Die Gemeindeallianz und das Komitee Gateway mit seinen inzwischen 1500 Mitgliedern, die wichtigsten Wirtschaftsverbände, wir wehren uns bis aufs Messer gegen diesen Gateway. Dem Cargo fehlt das Geld für ein 200-Millionen-Projekt, ganz zu schweigen von den flankierenden Massnahmen, für die offensichtlich nirgends Mittel eingesetzt sind. SBB und Steuerzahler sind schon ohne Gateway stark belastet.

Die Geschichte mit der Gefährdung des Projektes «Bahnhof Löwenstrasse/neue Durchmesserlinie» scheint ebenfalls fragwürdig, haben doch die SBB per Ende März 2009 die Mietverträge für den Güterbahnhof Zürich gekündigt. Mit dem Bau des Terminals im Limmattal könnte laut SBB frühestens Mitte 2010 begonnen werden. Offensichtlich ist das Problem «Ersatz Güterbahnhof» nicht so dringend, wie man uns weismachen wollte. Oder man hat längst Kapazität an einem Standort ausserhalb des Limmattals gefunden. Bevor nicht klar ist, wie es mit der SBB Cargo weitergeht, nicht weitere Abklärungen getroffen werden, ob mit den neuen modernen Technologien die Kapazität der bestehenden Anlagen viel kostengünstiger und besser genutzt werden könnten, und überhaupt nicht klar ist, ob sich eine Verteilung mitten in der Schweiz rechnen lässt, ist der Bau dieses Gateways mehr als

fragwürdig. Kommt dazu, dass er sich offensichtlich nur im 24-Stunden-Betrieb rechnen lässt, also nicht nur zu den Bürozeiten. Diese Aussagen lassen aufhorchen. Da zudem nicht einmal der Betreiber feststeht, ist eine klare wirtschaftliche Rechnung gar nicht vorhanden.

Der Kantonsrat macht Sitzung für Sitzung Umweltpolitik. Hier aber scheint man alles zu vergessen. Fragwürdig ist ja bereits eigentlich schon das Verschieben von billigen Waren quer durch die Welt, geschweige denn zu nicht kostendeckenden Preisen möglichst grosse Güterströme in und durch die Schweiz zu führen. Die riesigen Containerschiffe verschlingen zudem unmässige Mengen Dieselöl. Der ganze Transportweg der zum Teil nur halb gefüllten Container wird früher oder später für die Umwelt riesige Fragen aufwerfen. Dem nicht genug, die SBB gibt in der Zwischenzeit keine Garantie mehr ab, dass nur 20 Prozent der Container per Lastwagen transportiert würden. Die 2 Prozent prognostizierter Mehrverkehr, welche der Terminal verursachen würde, bedeutet einige hundert Lastwagen mehr. Somit darf das Limmattal getrost im Verkehr, Gestank und Lärm versinken.

Da machen wir nicht mit! Peter Reinhard, Ihnen kann ich nur sagen: Ja, ja, das stimmt schon, die Begründung in dem so genannten RAPP-Bericht, das Limmattal hat ja schon so viel Lärm, ein bisschen mehr schadet auch nicht. Danke.

*Josef Wiederkehr (CVP, Dietikon):* Im Sinne der Ratseffizienz nehme ich selten allzu viel Redezeit in Anspruch. Heute wird das anders sein, denn in mir schreit es geradezu förmlich danach, wichtige Aspekte zu dieser Vorlage in die Diskussion einzubringen. Die Berichte der KE-VU und des Regierungsrates vernachlässigen diese wichtigen Aspekte. Die Berichte sind deshalb lückenhaft und teilweise auch nicht mehr auf dem neusten Stand. Auf einige Punkte will ich vertiefter eingehen.

Die strategische Ausrichtung der SBB Cargo: Obwohl seit Jahren die Rede davon ist, dass die SBB Cargo bald wieder schwarze Zahlen schreiben werde, war auch das letzte Jahr wieder von riesigen Verlusten geprägt – in dreistelliger Millionenhöhe. Dieser erneute Verlust ist auch der Grund für den Rücktritt von Daniel Nordmann, dem grössten Förderer eines Gateway-Terminals im Limmattal. Das Ziel der SBB Cargo, Güter zu Dumpingpreisen aus den Häfen von Nordeuropa zwecks Triage in die Schweiz zu führen, muss damit als gescheitert betrachtet werden. Soll die Schweiz den internationalen Güterverkehr mit dreistelligen Millionenbeträgen subventionieren? Diese Strategie



muss dringend überarbeitet werden. Bevor klar ist, ob der geplante Gateway-Terminal überhaupt je Teil einer neuen Strategie sein würde, wäre es geradezu verantwortungslos, weitere 200 Millionen Franken in ein solches Projekt zu investieren. Und dem Kanton Zürich als grösstem Zahler im NFA (*Neugestaltung des Finanzausgleichs und der Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen*) sollte dies nicht ganz egal sein.

Die fehlende Wirtschaftlichkeit eines Terminals: Nicht nur die Erstellung eines Terminals ist ein kostspieliges Unterfangen. Dessen Betrieb ist noch viel teurer. Die SBB Cargo hat bis heute keine aussagekräftigen Kostenrechnungen. Unklar ist, welche Leistungen zu welchen hohen Verlusten geführt haben. Ausserdem wollen die SBB den Betrieb des Terminals nicht selber sicherstellen. Eine Projektierung ohne Einbezug eines zukünftigen Betreibers in den Planungsprozess ist unverantwortlich. Ein solches Vorgehen ist die beste Voraussetzung dafür, dass der Betrieb der Anlage weiteren finanziellen Schiffbruch erleiden wird. Ich frage mich: Wo sind hier die angeblich sparbewussten bürgerlichen Politiker? Ist es nicht höchste Zeit, der SBB Cargo die gelbe Karte zu zeigen? Zudem gibt es inzwischen neue Technologien zur besseren Nutzung bestehender Kapazitäten, die zusätzlich auch eine dezentralere Güterverteilung ermöglichen. Am zweiten Winterthurer Technologie-Tag vom 8. Mai 2008 mit dem Schwerpunkt Logistik stellte Professor Peter Klaus ein solches System vor. Mit dem so genannten Pallet-Flow-System könnte eine Kapazitätssteigerung von 20 Prozent erreicht und gleichzeitig eine dezentralere Verteilung sichergestellt werden. Der für das SBB-Cargo-Projekt Gateway-Terminal verantwortliche Projektleiter bestätigte uns, dass solche zukunftssträchtigen Alternativen nicht geprüft wurden. Die Gefahr, dass mit dem Bau eines Gateway-Terminals dreistellige Millionenbeträge in eine veraltete Technologie investiert würden, ist erheblich.

Die Unabhängigkeit Durchmesserlinie – Gateway-Terminal: Die KE-VU warnt in ihrem Bericht, die Durchmesserlinie wäre bei der Nichtrealisierung des Gateway-Terminals gefährdet, da der Containerverkehr nicht rechtzeitig vom Güterbahnhof Zürich wegverlegt werden könnte. Tatsache ist, dass die SBB die Mietverträge für den Güterbahnhof per Ende März 2009 gekündigt haben. Mit dem Bau eines Terminals im Limmattal könnte gemäss den SBB frühestens 2010 begonnen werden; heute wird sogar von 2011 gesprochen. Dies zeigt deutlich, dass keine Ersatzkapazitäten für den Güterbahnhof Zürich

benötigt werden oder diese bereits ausserhalb des Standortes Limmattal vorhanden sind. Der Bau der Durchmesserlinie und des PJZ (*Polizei- und Justizzentrum*) sind also nicht abhängig vom Bau eines Gateway-Terminals im Limmattal.

Fehlende und nicht durchsetzbare flankierende Massnahmen: Immer wieder werden wir Limmattaler mit den flankierenden Massnahmen vertröstet, auch heute. Tatsache ist: Das von der SBB Cargo präsentierte Vorprojekt sieht in keiner Weise flankierende Massnahmen vor. Zusätzlich wird im Verkehrsrichtplan auf die festgelegten Beschränkungen verwiesen, zum Beispiel die maximal 20 Prozent Zu- und Wegtransport auf der Strasse. Bei der Vorstellung des Vorprojektes wurde uns eine Betriebszeit von 15 Stunden schmackhaft gemacht. In einem Zeitungsinterview im «Sonntag» vom 13. April 2008 werden diese Werte von Herrn Spillmann (*Hans-Jürg Spillmann*), dem Gesamtprojektleiter des Vorhabens massiv in Frage gestellt. Er erachtet es als schwierig, eine Garantie dafür abzugeben, dass lediglich 20 Prozent der Container per Lastwagen transportiert werden. Zudem muss bei starker Auslastung ein Betrieb rund um die Uhr gewährleistet werden können. Unsere rechtlichen Möglichkeiten, diese einst versprochenen Auflagen auch durchzusetzen ... (*Die Redezeit ist abgelaufen.*)

*Kurt Leuch (EVP, Oberengstringen):* Das Limmattal hat bereits eine der meist befahrenen Autobahnen der Schweiz und jeden Tag Stau beim Gubristtunnel, die meist befahrene Zugstrecke der Schweiz, nicht nur im Personenverkehr, sondern auch im Güterverkehr, viele Einkaufszentren, die ebenfalls Verkehr bringen, sehr viel Fluglärm. Das Limmattal ist also bereits extrem hohen Umweltbelastungen ausgesetzt. Von den sozialen Belastungen sprechen wir hier nicht. Jetzt sollen auch noch die Container dazukommen und im Limmattal umgeladen werden. Zur Gateway-Planung sagen die Verantwortlichen der SBB bereits jetzt Folgendes: Die maximal 20 Prozent Container, die im Limmattal auf die Strasse kommen sollen, können nicht eingehalten werden. Es werden klar mehr sein. Der Terminal wird zudem schnell überlastet sein und die geplanten 15 Stunden werden nicht eingehalten werden können. Es wird geplant, rund um die Uhr zu arbeiten und einen 24-Stunden-Betrieb zu machen. Das ist dem Limmattal einfach nicht mehr zumutbar.

Deswegen bitte ich Sie im Namen der Limmattaler dringend: Haben Sie nicht nur Verständnis, zeigen Sie etwas Solidarität mit dem Limmattal! Unterstützen Sie die PI und helfen Sie mit, das verkehrsgeplagte Limmattal noch einigermaßen lebenswert zu erhalten. Danke.

*Lorenz Habicher (SVP, Zürich):* Die SVP-Fraktion wird mit Ausnahme von ein paar Limmattaler Fraktionskollegen die PI nicht unterstützen, damit das klar gesagt ist. Und wir glauben auch nicht, dass das Limmattal, wie der Vorredner es ausgeführt hat, ein Entwicklungsgebiet ist, das sehr stark belastet ist.

Zur Sache: Der Rangierbahnhof besteht. Die Belastung ist also schon vor Ort. Der Richtplaneintrag erfolgte, flankierende Massnahmen sind damit auch erwähnt worden und werden umgesetzt. Der Raumbedarf ist verkleinert worden. Es wäre eigentlich alles schön und gut. Der Güterbahnhof der Stadt Zürich muss weichen. Er kann aufgegeben werden.

Der Bund ist mit den Lärmsanierungen der Bahn um Jahrzehnte in Verzug. Dass Willy Haderer dieses Argument nun einbringt, erstaunt nicht. Es kann aber nicht bloss für das Limmattal angewandt werden. Die SBB Cargo steht nicht erst seit Bellinzona in der Kritik. Die momentanen internen Probleme, wie Priska Seiler es ausführt, sind Führungsschwächen und Führungsprobleme. Die SBB Cargo ist ein Übernahmekandidat – und nichts anderes. Der Vorsteher des Uvek (*Bundesamt für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation*) ist auch hier passiv, untätig oder überfordert. Die gesamte Führung der SBB Cargo ist in linken Händen und müsste ausgewechselt werden. Liebe Gewerkschafter, wenn Sie Arbeitsplätze erhalten wollen, dann werden Sie tätig! Die eigenen Köpfe sollten rollen auf Ihrer Seite! Röbi Brunner (*Robert Brunner*) kann einem leid tun. Er musste schon in der KEVU wider besseres Wissen um Güterverkehr und Transporte mit der Bahn diese PI als Stellvertreter vertreten. Und auch heute hier im Rat wird er eigentlich vom Erstunterzeichner der PI im Stich gelassen. Dass er das so gut macht, zeugt von Loyalität seiner Partei gegenüber und dem hehren Ziel, doch noch etwas zu erreichen.

Wir erleben hier Regionalpolitik vom Feinsten. «Bis aufs Messer», so die FDP, oder wie ist das gegangen? Die wichtigen Aspekte von Josef Wiederkehr der CVP sind auch nicht besser. Ein Unternehmer spricht sich gegen Logistikinfrastrukturen und den Güterverkehr aus, nur weil es vor der eigenen Tür stattfindet, obwohl er ganz genau weiss, dass

das Limmattal als Zentrumsgebiet auch versorgt werden will und die Bautätigkeit dort auch nicht einfach vom Himmel fällt, sondern mit Bahn und Strasse entsprechend ausgerüstet werden muss.

Ich denke, Sie wissen, wohin ich jetzt kommen möchte, zu welchem Punkt: Es kann nicht sein, dass jeder nur für sein Gärtchen schaut, die Linke für die Gewerkschaften, CVP und FDP wie es beliebt, und am Schluss sagt man natürlich «Für Güter die Bahn». Es kann nicht sein, dass wir hier Sankt-Florian-Politik betreiben. Ich verstehe die Limmattaler, die einen anderen Entscheid möchten. Der Zug ist aber abgefahren. Die entsprechenden Entscheide sind schon längst gefällt.

Diese PI hier macht Vergangenheitsbewältigung und ist daher nicht zu unterstützen.

*Regierungsrätin Rita Fuhrer:* Der internationale Güteraustausch wächst weiterhin deutlich an. Gemäss der aktuellen Beurteilung durch SBB Cargo wird das Wachstum die prognostizierten Werte erreichen. Möglicherweise werden diese Prognosewerte sogar überschritten, denn sie sind konservativ gerechnet. Dabei weist der Wirtschaftsraum Zürich den grössten Eigenbedarf an Gütern aus, und das ist in diesem Geschäft wirklich nicht zu vergessen. Das Parlament hat sich anlässlich der Debatte zur Revision des kantonalen Verkehrsrichtplans ausführlich mit dem Gateway beschäftigt. Die Kommissionen KEVU und KPB (*Kommission für Planung und Bau*) haben sich intensiv mit diesem Eintrag auseinandergesetzt. Sie haben beispielsweise vor Ort einen Augenschein genommen, und dabei wurde der Standortgemeinde Gelegenheit geboten, ihre Sichtweise ausführlich darzustellen. Nach dieser umfassenden und auch sorgfältigen Prüfung durch die Kommissionen hat dann der Kantonsrat mit Beschluss vom 25. März 2007, also vor gut einem Jahr, den Eintrag für den Gateway im Verkehrsrichtplan festgesetzt. Diesen Eintrag zum heutigen Zeitpunkt – nach einem Jahr! – wieder zu relativieren, erachte ich aus Gründen der Verlässlichkeit der Raumplanung definitiv als falsch. Ich rufe auch in Erinnerung, dass der Kantonsrat nach intensiver Diskussion neben dem Karteneintrag auch einschneidende Auflagen beschlossen hat, wobei der Kantonsrat die vom Regierungsrat beschlossenen Massnahmen noch verschärfte. Diese umfassen die Vorgabe, dass 80 Prozent des Sammel- und Verteilverkehrs mit der Bahn erfolgen müssen, dass die Emissionen im Limmattal im Zusammenhang mit den Güterverkehrsanlagen, Lärm und Luft unter anderem, im Rahmen der nachgelager-

ten Verfahren durch Sanierung bestehender Anlagen gesamthaft zu reduzieren sind und dass Flächen, die ausserhalb der bestehenden Güterverkehrsareale benötigt werden, flächengleich zu Gunsten regionaler Bedürfnisse zu kompensieren sind. Der Eintrag erfolgte auch in Abstimmung mit dem Sachplan Verkehr des Bundes.

Der Kanton Zürich wird die Projektierung des Gateway weiterhin begleiten und die zweckmässige Umsetzung der flankierenden Auflagen sicherstellen. Gerade mit der Auflage, dass lediglich 20 Prozent des Sammel- und Verteilverkehrs auf der Strasse abgewickelt werden dürfen, wird ja auch sichergestellt, dass der Gateway zwar seine Hauptfunktion wahrnehmen kann, aber nicht zum einzigen grossen Umschlagsort Schiene–Strasse wird. Das ist mit dieser Vorgabe tatsächlich sichergestellt. Acht Gemeinden aus dem Limmattal haben gegen den Richtplaneintrag beim Bundesgericht Beschwerde eingereicht. Das Bundesgericht hält mit seinem Entscheid vom 26. Februar 2008 fest, dass dem Kanton keine Verletzung von Bundesrecht vorzuwerfen ist. Die Koordination mit der Sachplanung des Bundes habe stattgefunden. Alternativstandorte sind geprüft worden. Und eine umfassende Evaluation hat stattgefunden. Die Beschwerde wurde deshalb auch abgewiesen.

Der Regierungsrat stellt also fest, dass die mit der Parlamentarischen Initiative verlangten Untersuchungen bereits durchgeführt wurden. Der Gateway kommt in den Wirtschaftsraum mit dem grössten Güterbedarf zu liegen. Für den Wirtschaftsraum Zürich stehen zusätzlich zum Gateway die Umschlagsplätze Aarau, Rekingen und Niederglatt zur Verfügung. Diese sind aber bereits ausgelastet und können das Verkehrswachstum und den Verkehr ab dem heutigen Umschlagsplatz beim Güterbahnhof nicht mehr aufnehmen. Gesamtschweizerisch bestehen dezentrale Umschlagsplätze bereits heute in allen wichtigen Landesgegenden. Die mit der Parlamentarischen Initiative verfolgten Ziele und Forderungen sind also erfüllt. Mit dem Bundesgerichtsentscheid wird die Haltung des Regierungsrates bestätigt. Der Regierungsrat beantragt daher, die Parlamentarische Initiative nun aus Konsequenzgründen abzulehnen. Ich bedanke mich dafür.

#### *Eintreten*

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

*Detailberatung**Titel und Ingress*

Keine Bemerkungen; genehmigt.

*I.****Minderheitsantrag Robert Brunner:***

*In Zustimmung zur Parlamentarischen Initiative KR-Nr. [205/2006](#) reicht der Kanton Zürich bei den Bundesbehörden eine Standesinitiative ein.*

*Diese hat das Ziel, eine Festlegung mit langfristigem Planungshorizont von Infrastrukturvorhaben an verschiedenen Standorten für den Umschlag des kombinierten Güterverkehrs mit der Gateway-Technologie zu erwirken. Die Bundesbehörden überprüfen nochmals die Frage, ob schweizweit ein einziger Standort im Limmattal oder auch mehrere Anlagen in der Art des geplanten Gateway möglich sind. Dabei ist nebst der prioritären Nord-Süd-Ausrichtung auch die Ost-West-Verknüpfung mit den existierenden Verkehrsinfrastrukturen zu berücksichtigen.*

*Robert Brunner (Grüne, Steinmaur):* Wenn das Bundesgericht feststellt, dass keine Verletzung von Bundesrecht vorliegt, dann liegt das vielleicht am Bundesrecht, welches halt übermässige Umweltbelastung zulässt. Das macht die Sache ja nicht unbedingt besser. Dann die Geschichte mit dem Loyalitätskonflikt, lieber Kollege Lorenz Hächler: Vielleicht ist es bei mir nicht ganz so schlimm, wie es bei dir mit der Velo-Initiative gegangen ist heute Morgen. Es gibt halt nicht immer 100 Prozent Ja und 100 Prozent Nein, manchmal geht es auch grau. Dann zur Geschichte von Peter Reinhard: Ich denke, man muss einfach mal aufhören, einen Zusammenhang mit dem Güterbahnhof und dem Gateway zu machen. Das würde die ganze Geschichte dann auch verbessern. Ich bitte Sie aber, mit Ihrer Loyalität zum Limmattal dann bei der Vorlage 4524 ernst zu machen, wo es dann darum geht, einmal kritisch zu hinterfragen, wie die 20 Prozent dann durchgesetzt werden können. Das wollen wir dann spätestens bei dieser Vorlage ganz genau wissen.

Bis dann bitte ich um Unterstützung der Standesinitiative.

### *Abstimmung*

**Der Kantonsrat beschliesst mit 126 : 34 Stimmen (bei 1 Enthaltung), den Minderheitsantrag von Robert Brunner und damit die Parlamentarische Initiative von Peter Weber abzulehnen.**

### *II.*

Keine Bemerkungen; genehmigt.

Das Geschäft ist erledigt.

## **12. Westumfahrung/N4 und Verkehrskonzept öffentlicher Verkehr**

Bericht und Antrag des Regierungsrates vom 30. Januar 2008 zum dringlichen Postulat KR-Nr. 8/2007 und gleich lautender Antrag der KEVU vom 25. März 2008 [4470](#)

*Ruedi Menzi (SVP, Rüti), Präsident der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt (KEVU):* Das dringliche Postulat betreffend Westumfahrung N4 und Verkehrskonzept öffentlicher Verkehr bittet den Regierungsrat, im Zusammenhang mit der Eröffnung der Zürcher Westumfahrung und der N4 im Knonaueramt darzulegen, wie das Verkehrskonzept für den öffentlichen Verkehr im Raum Zürich Süd und Zürich West aussieht.

Mit der Eröffnung der Zürcher Westumfahrung Üetlibergtunnel und N4 Knonaueramt Islisbergtunnel gibt es im Raum Zürich Süd neue, teilweise andere Strassenführungen. Nach Meinung der Postulanten sollen diese Strassenführungen unbedingt auch für eine Verbesserung des öffentlichen Verkehrs, insbesondere des Busverkehrs, genutzt werden. Die Regierung hat in der Beantwortung des Postulates einen ausführlichen Bericht geliefert, der bis wirklich ins letzte Detail bekannt gibt, welche Verbesserungen es für den ÖV geben wird. In der Stadt Zürich werden im Hinblick auf die Eröffnung der Westumfahrung auch folgende Ziele verfolgt: Erstens Nutzung der neuen Rahmenbedingungen für vermehrte Busbevorzugung, zweitens: Zielgerichtete Angebotsausbauten auf bestehenden Strecken des öffentlichen

Verkehrs, drittens: Aufwertung der Quartierzentren Albisrieden und Wollishofen.

Um diese Ziele zu erreichen, wurden zahlreiche flankierende Massnahmen in einem Konzept zusammengefasst. Dieses Konzept umfasst folgende Massnahmen: Angebotsausbauten im öffentlichen Verkehr für alle öffentlichen Transportmittel, die Umgestaltung der Strassenräume zur Bevorzugung des öffentlichen Verkehrs, Stichwort Busspuren, eine Eindämmung des MIV etwa durch Fahrstreifenreduktion und Geschwindigkeitsbeschränkungen, Massnahmen zur Verkehrsberuhigung in Siedlungen und Quartieren und auch eine Verbesserung bei der Verkehrssteuerung und bei den Vortrittsregelungen.

Die verschiedenen Massnahmenpakete sind untereinander so abgestimmt, dass sie die bestmögliche Wirkung erzielen. Sie sind zum grossen Teil umgesetzt oder stehen kurz vor der Verwirklichung. Im Bahnverkehr wurde in den vergangenen drei Jahren mit der Inbetriebnahme der ersten Etappe von Bahn 2000 Fernverkehr und der dritten Teilergänzung der S-Bahn Zürich das Angebot am linken Zürichseeufer zwischen Zürich und Zug sowie im Knonaueramt verdichtet. Alle Einzelheiten können Sie dem Bericht der Regierung entnehmen. Dieser wird von der KEVU und den Erstpostulanten übereinstimmend als umfassend und sehr informativ bewertet.

Die KEVU ist, wie gesagt, mit dem geforderten Bericht zufrieden und empfiehlt Ihnen deshalb einstimmig die Abschreibung des dringlichen Postulates 8/2007.

*Sabine Ziegler (SP, Zürich):* Nächstes Jahr feiern wir ein unglaublich grosses Fest. Das Fest wird an drei Orten gefeiert. Ich glaube, es ist der 9. Mai 2009 vorgesehen. Wir feiern mit diesem Fest das grösste Strassenbauprojekt im Kanton Zürich. Ein Fest, das gefeiert wird, ist immer etwas Schönes. Ich möchte aber gerne darüber sprechen, damit wir nicht am Tag danach eine Katerstimmung haben.

Ursprünglich war das Ziel die Eröffnung der N4 oder Westumfahrung gleichsam gleichzeitig zu machen wie der Durchgangsbahnhof; gleichzeitig aus dem Grund, dass beide Verkehrsträger eine Gleichwertigkeit haben und dass die Nutzerin, der Nutzer auch die freie Wahl haben und es eben gerade keinen Konkurrenzvorteil gibt. Leider wird das nächste Jahr mit der Westumfahrung nicht der Fall sein. Wir werden also einen grossen Sog an neuen Fahrzeugen haben. Wir ha-



ben ein grosses System an Strassen, welches leider, wie die Regel sagt, uns auch Mehrverkehr bringen wird. Was ist die Lösung? Die Lösung nennt sich flankierende Massnahmen. Es geht darum und es ist das Ziel, welches die beiden Postulanten haben: Die flankierenden Massnahmen, die Bevorzugung des öffentlichen Verkehrs im Rahmen der Eröffnung der Westumfahrung aufzuzeigen.

Die Antwort ist sehr ausführlich und ich bedanke mich dafür. Trotzdem bleibt diese Katerstimmung oder Vorkaterstimmung für dieses Fest. Was wir in der Antwort nicht finden, ist ein Notfallkonzept, falls dieses System der flankierenden Massnahmen eben nicht das Ziel erreichen wird, wie wir das eigentlich wollen. Stellen Sie sich vor, die Ingenieure sind schon gut und recht bei der Planung eines Systems, aber so ein grosses Verkehrssystem haben wir noch nie gehabt. Und ob wir wirklich den Umstieg haben und die Umfahrung wirklich so genutzt werden kann, wie es eigentlich sein sollte, wissen wir nicht. Ergo müsste es ein Notfallkonzept geben, wie man das anders machen könnte. Das fehlt.

Auch sehr schwach ist das Monitoring-System hinsichtlich Luft, Lärm und auch Bewegung. Hier ist man noch stark an der Ausarbeitung eines Monitoring-Wissens, und wir hoffen nur das Beste, dass es bis zum Mai nächsten Jahres auch vorhanden ist.

Der öffentliche Verkehr muss in diesem neuen System nicht nur qualitativ gefördert, er muss auch quantitativ gefördert werden. Hier sehen wir Schwachstellen bei den Busspuren, sehen aber auch Schwachstellen, um den Strassen zusätzliche Nutzungen zuzufügen, die die Kapazitäten im Falle eines Gaus, im Falle einer Überlastung schneller steigern. Ich weiss, Sie werden jetzt sagen, das müsse nicht unbedingt drin sein, aber es fehlt trotzdem ein Konzept, wie der Fuss- und Veloverkehr sich auch sinnvoll in dieses System einfügen kann und muss. Wir wissen ja: Wir sprechen immer von einem Gesamtverkehrssystem und nicht mehr von lediglich einer Strasse oder vom ÖV. Man muss das insgesamt anschauen.

Nichtsdestotrotz sind die Postulantinnen zufrieden – ich auch – mit der Ausführlichkeit der Antwort. Hoffen wir, dass diese verschiedenen Massnahmen das taugen, was sie sollten. Und wenn nicht, hoffen wir, dass es effektiv bis dann ein Notfallkonzept gibt, welches das System so steuern kann, dass wir eine Minderung des Verkehrs haben und dass es auch zu einem Erfolg in einer Sache führen kann, die die Stadt Zürich über Jahre geplagt hat.

*Carmen Walker (FDP, Zürich):* Die Postulanten forderten ein Verkehrskonzept öffentlicher Verkehr für den Raum Zürich Süd und Zürich West, und zwar mit der Inbetriebnahme der Westumfahrung Zürich. Der individuelle Verkehr soll siedlungsverträglich abgewickelt werden auf den neuen Hochleistungsstrassen. Die Regierung hat in ihrem Bericht ausführlich – das schätzen wir auch – und umfassend dargelegt, welche Massnahmen vorgesehen sind. Es handelt sich zum Beispiel um den Ausbau und die Bevorzugung des öffentlichen Verkehrs und die Aufwertung der Quartierzentren und die Verbesserung der Verkehrssteuerung. Trotzdem erlaube ich mir, an dieser Stelle doch darauf hinzuweisen, dass der Bericht nicht wirklich viel Neues gebracht hat, was nicht als Vorwurf an die Regierung zu verstehen ist. Übrigens wurde sogar die neue Buslinie ins Knonaueramt noch eingefügt.

Die FDP – und das halte ich hier fest – unterstützt diese begleitenden Massnahmen zur Eröffnung der Westumfahrung. Aus unserer Sicht besteht jedoch noch in zweierlei Hinsicht Handlungsbedarf.

Erstens: Die Entlastung von Obfelden/Ottenbach ist nach wie vor ungelöst, auch nicht möglich auf die Eröffnung der Westumfahrung hin. Hier besteht also noch dringender Handlungsbedarf.

Zweitens: Es ist zu beklagen, dass zwar, was erfreulich ist, Zürich West auch mit der neuen Tramlinie entlastet und aufgewertet werden kann, Zürich Nord jedoch – und insbesondere die Rosengartenstrasse – nach wie vor auf eine Lösung wartet. Immerhin fahren 70'000 Fahrzeuge täglich durch ein Quartier, neben einem Schulhaus der Unter- und Oberstufe notabene. Die FDP freut sich daher, dass wir an der ersten Sitzung nach den Sommerferien über die Dringlichkeit einer Entlastung generell mittels Lastwagentransitverkehr bei Eröffnung der Westumfahrung debattieren können. Vielleicht gibt es dann doch noch zumindest eine kleine Entlastung auch für das Gebiet Zürich Nord. Herzlichen Dank.

*Hans Lüubli (Grüne, Affoltern a.A.):* Die Grünen stimmen der Beschreibung des Postulates ohne Begeisterung zu. Der Bericht des Regierungsrates legt ein vages Verkehrskonzept für den Raum Zürich Süd und Zürich West dar. Einmal mehr wird durch diesen Bericht bestätigt, dass eine konkrete Entlastung der Quartiere und der Dörfer vom

motorisierten Individualverkehr offensichtlich nicht eintreten wird. Am konkretesten zeigt sich dies im Knonaueramt.

«Wohnen im Dorf, fahren ums Dorf», mit diesem Slogan wurde vor bald 20 Jahren die A4 durchgesetzt. Viele von denen, die diesem Slogan auf den Leim gekrochen sind, kommen nun nach und nach auf die Welt. Der motorisierte Individualverkehr wird einem Naturgesetz folgen, durch die Eröffnung der A4 nicht ab-, sondern zunehmen. Zwar werden flankierende Massnahmen diskutiert und der Begriff wird immer wieder wie eine Zauberformel ins Feld geführt. Vor allem aber wird darüber gestritten. Konkretisiert ist im Knonaueramt auch nur auf dem Papier kein einziger dieser vagen Vorschläge, und dies knapp anderthalb Jahre vor der Eröffnung des Autobahnanschlusses, der entgegen den damals abgegebenen Versprechungen auf zahlreichen Strassen durch die Dörfer des Bezirks einen massiven Mehrverkehr bringen wird. Hingegen gibt es schon ganz konkrete Projekte für den Bau von neuen Einkaufs- und Vergnügungszentren im Bezirkshauptort mit bereits über 1000 Parkplätzen, sprich über 10'000 zusätzlichen Autozu- und -abfahrten pro Tag. Wohl wurde die Dichte der öffentlichen Verkehrsmittel ausgebaut. Diese reichen aber gerade aus, um einen Teil der neu entstehenden Pendlerströme aufzunehmen. Der motorisierte Individualverkehr steigt parallel dazu stetig und beeinträchtigt immer mehr die Wohnlichkeit in den Dörfern und Quartieren und zerstört unsere Umwelt.

Die erwähnte geplante Buslinie durch den Üetlibergtunnel, von Affoltern über Hedingen und Bonstetten ist allenfalls sinnvoll für die Pendler von Bonstetten und Wettswil, bringt aber den Pendlern aus Affoltern und weiter rein gar nichts. Sie werden mit diesem Bus nach Zürich-Sihlcity-Bahnhof-Enge eine längere Fahrzeit in Kauf nehmen müssen als bisher mit der S-Bahn. Eine direkte Busverbindung ab Bahnhof Affoltern über den dortigen A4-Anschluss, wie sie im Postulat [390/2007](#) gefordert wird, würde hingegen eine schnelle und gute Alternative für Autopendler darstellen. Diese fehlt aber in den geplanten Massnahmen. Die geplante Verbindung zwischen Affoltern und Bonstetten dient lediglich dazu, ein heute noch nicht eingezontes Gebiet mit dem öffentlichen Verkehr zu erschliessen und somit zur Einzonung freizugeben – und damit neue Pendler zu kreieren. Nicht nur das Umsteigen auf den öffentlichen Verkehr, sondern auch der Verzicht auf unnötige Pendlerströme muss angestrebt werden. Dies kann allerdings nicht nur durch verkehrsplanerische Massnahmen erreicht,

sondern muss auch durch eine andere Siedlungsplanung angestrebt werden. Es reicht nicht, mit dem Gerede von flankierenden Massnahmen die Pendler zum Umsteigen auf das öffentliche Verkehrsmittel zu bewegen. Es müssen konkrete Massnahmen ergriffen und umgesetzt werden, welche die Attraktivität der öffentlichen Verkehrsmittel steigern und diejenigen des motorisierten Individualverkehrs mindern. Dies ist nicht mit Umfahrungen durch Naherholungs- und Naturschutzgebiete zu erreichen, wie sie jetzt wieder mit der Umfahrung Ottenbach im Gespräch sind, sondern mit Förderanlagen, mit Temporeduktionen in den Dörfern, auch auf kantonalen Strassen, und mit Spurreduktionen. Die Bushaltestellen sind als Fahrbahn so zu gestalten, dass die an der Haltestelle stehenden Busse nicht überholt werden können.

Von einem zeitgemässen Verkehrskonzept erwarten wir Grünen nicht nur den Ausbau des öffentlichen, sondern auch die Reduktion des motorisierten Individualverkehrs.

*Christoph Holenstein (CVP, Zürich):* Da der Durchgangsbahnhof Löwenstrasse bei der Eröffnung der neuen Autobahn der Zürcher Westumfahrung im nächsten Mai noch nicht vorhanden ist, droht ein massiver Konkurrenznachteil des öffentlichen Verkehrs gegenüber dem motorisierten Individualverkehr aus dem Raum Innerschweiz, Knonaueramt Richtung Stadt Zürich. Es braucht also zwingend Verbesserungen für den öffentlichen Verkehr auch als Sofortmassnahmen. Im Bericht ist erwähnt, dass es bei Eröffnung der Zürcher Westumfahrung neu auch eine Postautolinie von Affoltern am Albis via Üetlibergtunnel nach Zürich Enge geben soll, mit einer guten Anbindung an das städtische ÖV-Netz auch im Raum Saalsporthalle, Sihlcity. Als Erstunterzeichner des Postulates möchte ich Regierungsrätin Rita Fuhner danken, dass sie diese sehr wichtige Verbindung zwischen dem Knonaueramt und den südlichen Teilen der Stadt Zürich in das Verkehrskonzept aufgenommen hat. Wichtig für das Gelingen dieses Projektes ist es nun aber auch, dass für die neue Postautolinie ab Autobahnausfahrt in der Brunau eine Busbevorzugung eingerichtet wird.

Mit anderen Vorschlägen meines Postulates hat sich der Bericht jedoch nicht oder nur am Rande auseinandergesetzt. Ich denke da zum Beispiel an die Möglichkeit der Schaffung von Park-and-Ride-Möglichkeiten und der sinnvollen Kombination von motorisiertem Individualverkehr und öffentlichem Verkehr. So würde es doch Sinn

machen, dass man das Auto an Fixpunkten abstellen kann und dann mit dem Zug oder Postauto Richtung Stadt Zürich weiterfahren könnte. Im Weiteren hat sich die Netzstrategie auf das Knonaueramt beschränkt, über das Mitziehen der benachbarten Kantone Zug, Luzern und Aargau weiss man sehr wenig, obwohl gerade aus diesen Gebieten mit der Eröffnung der Zürcher Westumfahrung mit zusätzlichem motorisierten Individualverkehr Richtung Stadt Zürich zu rechnen ist, da es fürs Auto eine bequeme neue Schnellverbindung aus der Inner-schweiz nach Zürich gibt. Der öffentliche Verkehr hinkt da ein bisschen hinterher. Die Gefahr ist also gross, dass der ÖV seine Attraktivität verliert. Daher sind die Nachbarkantone zwingend noch besser einzubinden, auch für die Finanzierung. So wurde früher zum Beispiel auch einmal über eine Busverbindung vom Aargauer Freiamt, Mutschellen nach Zürich Enge diskutiert. Längerfristig ist zum Beispiel auch über eine Verlängerung der Sihltalbahn nach Zug beziehungsweise über eine Verschmelzung der Sihltalbahn mit der Zuger Stadtbahn nachzudenken oder eine Weiterführung der Sihltalbahn in Zürich Hauptbahnhof in Verbindung mit dem Durchgangsbahnhof Löwenstrasse. Die Stadtzürcher Quartierbahnhöfe Wollishofen, Wiedikon, Enge und Altstetten erhalten mit der Eröffnung des Durchgangsbahnhofs dann attraktivere S-Bahn-Verbindungen. Deshalb sind diese Bahnhöfe zwingend aufzuwerten und für die Feinverteilung besser an das städtische ÖV-Netz anzubinden. Ansätze dafür sind im Bericht, zum Beispiel im Fall Wollishofen, erwähnt mit einer Verlängerung der Buslinien 70 und 184 zum Bahnhof Wollishofen. Weitere Busverlängerungen wären die Linien 33, 66 und 67. Auch der wichtige Stadtbahnhof Hardbrücke ist für die Fussgänger besser an die andere Stadtseite mit dem Hardplatz und später an das Polizei- und Justizzentrum anzubinden. Von der Luftliniendistanz her ist der Bahnhof Hardbrücke viel näher beim Hardplatz als beim Escher-Wyss-Platz. Zurzeit ist aber der Hardplatz für Fussgänger nur mühsam über Umwege erreichbar. Besten Dank.

*Benno Scherrer (GLP, Uster):* Im Zusammenhang mit der so genannten Westumfahrung der A4 hat der Rat über eine grosse Zahl von Vorstössen zu befinden gehabt und es ist immer noch eine ganze Reihe hängig. Es geht immer um die gleiche Problematik: Mehrverkehr durch die A4, und wie damit umgegangen werden soll. Das ist halt das Problem, wenn man glaubt, mit einer Autobahn, einer so genannten

Umfahrung, regionale Verkehrsprobleme zu lösen. Es gibt im Knonaueramt, es gibt in Zürich Mehrverkehr, nicht trotz, sondern wegen der neuen Strasse. Die Vorstösse in dieser Richtung sind also wichtig, haben sie doch zumeist auf Schwachstellen hingewiesen. Und auch wegen dieser Vorstösse gibt es flankierende Massnahmen und ging ein Ausbau des öffentlichen Verkehrs nicht vergessen. Ob dann Busse auf der Autobahn durch den Üetlibergtunnel wirklich beliebt sind, wird sich zeigen müssen. Im Bahnland Schweiz habe ich als Bahnfan hier meine Zweifel. Busse sind nur beschränkt fähig, grosse Kapazitäten und vor allem grosse Kapazitätsschwankungen zu schlucken.

Es ist sicher richtig, sicherzustellen, dass Busse bevorzugt werden können; die Antwort zum Postulat hat das am Beispiel Birmensdorferstrasse aufgezeigt. Es darf nicht sein, dass der öffentliche Verkehr im motorisierten Individualverkehr, der durch diese so genannte Umfahrung massiv zunehmen wird, stecken bleibt. Wir stimmen der Abschreibung zu.

*Lisette Müller (EVP, Knonau):* Das dringliche Postulat wollte sicherstellen, dass ein Konzept und geeignete Massnahmen für den öffentlichen Verkehr vorliegen, bevor die Autobahn durchs Knonaueramt – oder Teile davon – dem Verkehr übergeben werden. Die Regierung hat unser Postulat entgegengenommen und legt in ihrem Bericht ihre Überlegungen zur Verkehrsführung dar. Ihr Konzept umfasst neben flankierenden Massnahmen eine Netzstrategie, die sämtliche Verkehrsmittel je mit ihren spezifischen Potenzialen einschliesst. Wir sind froh, dass es das S-Bahn-Angebot wie auch rasche Verbindungen für die Busse im Auge hat und bestrebt ist, den öffentlichen Verkehr möglichst leistungsfähig und attraktiv zu gestalten. Dies ist nötig, um die Verkehrs- und Pendlerströme möglichst von der Strasse wegzubringen.

Etwas möchten wir Ihnen aber noch mitgeben: Wir bitten Sie, auch den Langsamverkehr sorgfältig zu planen und den Verbindungen für Fussgänger und Velos die nötige Aufmerksamkeit zu schenken. Auch das beste Konzept für den öffentlichen Verkehr ist auf kurze und sichere und direkte Verbindungen angewiesen – ins Siedlungsgebiet, zu den Bahnhöfen und zu den Bushaltestellen. Gerade das trägt ganz erheblich dazu bei, dass auf das Auto verzichtet wird. Und es dient dem Wohlfühl und der Gesundheit.

Wir danken der Regierung für die Entgegennahme und die rasche Realisierung und sagen, dass sich damit das Postulat erledigt hat und abgeschlossen werden kann, auch nach Meinung der EVP. Danke.

*Lorenz Habicher (SVP, Zürich):* Bevor in Betrieb, schon ein Notfallkonzept zu den flankierenden Massnahmen! Sabine Ziegler, schon in den Beratungen in der Kommission haben gewisse Kreise gezeigt, dass sie schlicht und einfach nicht über die Tätigkeiten, die Blockade der Stadt Zürich, informiert sind. Stadtrat Martin Waser macht alles, damit die Eingänge für die Stadt Zürich geschlossen oder in der Kapazität begrenzt werden. Ich frage mich, ob das noch mit der Kantonsverfassung Artikel 104, sinngemäss: «Kanton und Gemeinden sorgen für ein leistungsfähiges und sicheres Verkehrssystem», übereinstimmen kann. Wir haben hier einen Bericht zum Postulat vorliegen, den wir getrost abschreiben können, der wieder einmal zeigt, um was es geht: Es soll vor allem gegen den Individualverkehr gehen. Der Individualverkehr soll beschränkt werden. Der öffentliche Verkehr soll gefördert werden. Niemand hat etwas dagegen. Nur: Die Westumfahrung wurde für den Individualverkehr gebaut, damit die Stadt Zürich nicht mehr belastet wird, damit der Transitverkehr fliessen kann. Und die Westumfahrung wurde nicht primär für den öffentlichen Verkehr gebaut. Also müssen Sie natürlich zurückkommen auf den Schwerpunkt der Vorlage und zur Kenntnis nehmen, dass ZVV (*Zürcher Verkehrsverbund*), VIS (*Verkehr und Infrastruktur Strasse*) und Stadt Zürich alles unternehmen, dass der ÖV entsprechend gefördert wird. Natürlich kann man sich streiten, welche Massnahmen angezeigt sind oder eben nicht. Was schwierig ist: Wenn man Pfortneranlagen baut und schon die Autobahnzubringer pfortnert, die Kapazität auf die Autobahn oder von der Autobahn beschränken will, bevor der Verkehr fliesst, dann heisst das klar, dass es in der Stadt Zürich Rückstaus geben wird. Der Verkehr wird nicht mehr fliessen. Und wenn man die gleiche Strasse für ÖV und MIV brauchen möchte, ist klar, dass die Konsequenz davon ist, dass auch der ÖV von den Rückstaus betroffen ist. Das können Sie nicht verhindern. Und wenn Sie die Trassees zusammenlegen und vom Morgental bis in die Enge das Tram und den MIV auf der gleichen Strasse, auf dem gleichen Platz fahren lassen möchten, dann werden Sie die Konsequenz haben, dass auch der ÖV nicht mehr fliesst. Darum ist eine andere Verkehrspolitik angesagt, eine mit einer klaren Netzübersicht, die auch dem MIV den nötigen

Platz und die Kapazitäten eingeräumt und zur Verfügung stellt. Es ist so, dass die Leistungsfähigkeit des gesamten Netzes gefordert wird und nicht einzelne Träger bevorzugt werden sollen.

Wir machen hier oftmals – wir haben es im Veloverkehr gesehen – Pflasterlipolitik. Und Carmen Walker bringt natürlich jedes Mal auch noch die Rosengartenstrasse ins Spiel. Das kann es doch nicht sein! Wir brauchen beide Verkehrsträger. Wir haben eine Zunahme bei den Personenwagen und wir haben eine Zunahme beim öffentlichen Verkehr. Wir brauchen alle Verkehrsträger, die sich ergänzen und die sich nicht gegenseitig blockieren. Darum möchte ich hier aufrufen zu mehr Gelassenheit. Lassen Sie auch den MIV fließen und beschränken Sie sich nicht nur auf den Langsamverkehr oder den ÖV!

Es ist an der Zeit, dieses Postulat abzuschreiben, also machen wir es.

*Ratspräsidentin Regula Thalmann:* Volkswirtschaftsdirektorin Rita Fuhrer verzichtet auf die Wortmeldung zu Gunsten des Mittagessens und der Verabschiedungen, die wir noch vornehmen.

Die vorberatende Kommission schlägt die Abschreibung des dringlichen Postulates vor. Ein anderer Antrag wurde nicht gestellt. Somit ist das Verfahren beendet.

**Das dringliche Postulat 8/2007 ist abgeschrieben.**

Das Geschäft ist erledigt.



## Verschiedenes

### ***Gesuch um Rücktritt aus dem Kantonsrat von Lucius Dürr, Zürich***

*Ratssekretär Bernhard Egg verliest das Rücktrittsschreiben:* «Gesuch um vorzeitige Entlassung aus dem Amt des Kantonsrates von Lucius Dürr.

Ich beabsichtige, per 31. August 2008 aus dem Zürcher Kantonsrat zurückzutreten und ersuche Sie deshalb im Sinne von Paragraf 36 litera a des Gesetzes über die politischen Rechte um die entsprechende vorzeitige Entlassung aus dem Amt eines Kantonsrates.

Für Ihre Zustimmung danke ich Ihnen bestens.

Mit freundlichen Grüßen, Lucius Dürr.»

*Ratspräsidentin Regula Thalmann:* Kantonsrat Lucius Dürr ersucht um vorzeitigen Rücktritt. Gestützt auf Paragraf 35 und folgende des Gesetzes über die politischen Rechte hat der Kantonsrat über dieses Rücktrittsgesuch zu entscheiden.

Ich gehe davon aus, dass Sie mit dem Rücktritt einverstanden sind. Das ist der Fall. Der Rücktritt per 31. August 2008 ist genehmigt. Ich beauftrage die zuständigen Stellen, die Nachfolge zu regeln.

### ***Rücktritt aus der Finanzkommission von Hans Frei, Regensdorf***

*Ratssekretär Bernhard Egg verliest das Rücktrittsschreiben:* «Mit der Wahl zum Präsidenten der SVP-Kantonsratsfraktion will ich das Präsidium der Finanzkommission abgeben. Der Vorsitz und die Arbeit in einer Aufsichtskommission sollen losgelöst von meiner neuen Funktion in der Fraktion erfolgen. Mit dem Einsitz in die Geschäftsleitung erwartet mich zudem eine neue anspruchsvolle Arbeit.

Mit Beginn der laufenden Legislatur durfte ich die Finanzkommission präsidieren. Die grundlegende Beurteilung der finanzpolitischen Entwicklung unseres Staatshaushaltes und die vertiefte Prüfung von verschiedenen Sachgeschäften mit erheblichen finanziellen Auswirkungen waren und bleiben eine besondere Herausforderung.

Ich danke meinen Kommissionskolleginnen und -kollegen für die durchwegs offene und konstruktive Kommissionsarbeit. Eine wertvolle und zielorientierte Zusammenarbeit bleibt mir in Erinnerung.

Mit freundlichen Grüßen, Hans Frei.»

*Ratspräsidentin Regula Thalmann:* Ich beauftrage die zuständigen Stellen, die Nachfolge zu regeln.

***Rücktritt aus dem Kantonsrat von Alfred Heer, Zürich***

*Ratspräsidentin Regula Thalmann:* Sie haben am 16. Juni 2008 dem Rücktrittsgesuch von Kantonsrat Alfred Heer stattgegeben. Heute nun ist dieser Tag des Rücktritts gekommen.

*Ratssekretär Bernhard Egg verliest das Rücktrittsschreiben:* «Sie haben freundlicherweise meinem Gesuch um vorzeitigen Rücktritt aus dem Kantonsrat stattgegeben. Ich möchte mich an dieser Stelle bei meinen Fraktionskolleginnen und -kollegen für die Zusammenarbeit, die Kameradschaft und die Unterstützung in den vergangenen Jahren herzlich bedanken. Besonders aber möchte ich mich auch bei allen andern Kantonsratsmitgliedern für die gemeinsame Zeit bedanken, welche ich mit ihnen innerhalb und ab und zu auch ausserhalb von politischen Sitzungen verbringen durfte.

Die Sitzungen des Kantonsrates können ja in ihrer Mehrheit nicht gerade als spannend bezeichnet werden. Wie viel langweiliger wären diese jedoch, wenn es nur eine Partei oder nur eine Meinung in diesem Saale gäbe. Insofern macht die politische Meinungsvielfalt nicht nur den Ratsbetrieb für die Medienschaffenden und Zuhörerinnen und Zuhörer auf der Tribüne spannender, nein, sie ist auch unabdingbar dafür, dass um politische Lösungen im ehrlichen Wettstreit der Debatte in diesem Saale gerungen wird.

Jedes Mitglied dieses Rates sollte sich der Verantwortung bewusst und sich klar darüber sein, weshalb es in diesem Saale sitzt. Die Einsitznahme im Kantonsrat ist nicht Selbstzweck, sondern ein vom Volk erteiltes Mandat, die verfassungsmässigen Pflichten mit Nachdruck und Engagement zu erfüllen. Ich möchte deshalb all denen meinen Dank aussprechen, welche sich dieser Verantwortung bewusst sind, und zwar unabhängig davon, ob sie mein politisches Gedankengut teilen oder nicht.

Der politische Widerstand gegen meine Überzeugung war für mich nie ein Ärgernis, sondern eine Notwendigkeit, um seine eigenen Positionen zu überdenken und zu hinterfragen. Dieser Prozess führt nicht dazu, dass die eigene Position verwässert wird, sondern geschärft und

gestärkt hervorgeht. Deshalb habe ich es stets auch als Pflicht erachtet, andere Argumente anzuhören und zu werten.

Zum Schluss möchte ich mich für die stets faire Auseinandersetzung bedanken. Es mag sein, dass in emotionalen Debatten die Wortwahl ab und zu etwas scharf ausfiel. Dabei stand für mich jedoch immer die Sache und nicht die Person im Mittelpunkt (*Heiterkeit*). Sollte trotzdem jemand das Gefühl haben, dass ich ihm verbal auf die Füsse getreten bin, so bitte ich um höfliche Nachsicht.

Ich wünsche meinen Fraktionsmitgliedern, aber auch allen Mitgliedern dieses Rates weiterhin viel Befriedigung in ihrer politischen Arbeit und freue mich, Sie bei anderer Gelegenheit allenfalls wieder zu treffen.

Mit freundlichen Grüßen, Alfred Heer.»

*Ratspräsidentin Regula Thalmann:* Nachdem er als Gemeinderat der Stadt Zürich bereits ein gutes Jahr in diesem Saal ein- und ausgegangen war, schaffte Alfred Heer im Frühjahr 1995 zusätzlich den Sprung ins kantonale Parlament. Damit sicherte er der SVP der Zürcher Stadtkreise 4 und 5 erstmals eine Vertretung im Kantonsrat. Doch während er auf kommunaler Ebene die Oppositionsrolle wahrzunehmen hatte, sah er sich hier als Teil der politischen Mehrheit wieder. Wer allerdings glaubte, dieser Part würde Alfred Heer milder stimmen, sah sich getäuscht. Hier wie dort legte sich der Informatikunternehmer kraftvoll und nicht selten ausgesprochen kampfeslustig für seine politischen Ziele ins Zeug. Sein Einsatz gilt insbesondere der Senkung der Staatsquote, der öffentlichen Sicherheit, dem Schutz des Eigentums sowie der Ausländerpolitik.

Entsprechend hat Alfred Heer auch sein Engagement ausserhalb des Ratsplenums ausgerichtet. 1999 nahm er Einsitz in die Sachkommission für Justiz und öffentliche Sicherheit. 2003 wechselte er in die Kommission für Wirtschaft und Abgaben und übernahm gleichzeitig deren Vorsitz. Seine Kommissionskolleginnen und -kollegen lernten ihn als ausgleichenden und ausgesprochen dossierfesten Präsidenten kennen. Weil Alfred Heer zu Beginn des Jahres 2004 die Leitung der SVP-Fraktion übernommen hatte, gab er das Präsidium der WAK nach gut acht Monaten zu Gunsten der Mitwirkung in der kantonalen Geschäftsleitung auf.

Als Fraktionschef etablierte sich Alfred Heer definitiv im Kreis der kantonsrätlichen Meinungsmacher. Schon beinahe legendär sind etwa die Worte, mit denen er die Fraktionserklärungen seiner Partei einzuleiten pflegte. Doch Alfred Heer zählte nicht einzig wegen seiner Funktion als Chef der grössten Kantonsratsfraktion zu den gewichtigen Stimmen des Parlaments. Sein rhetorisches Talent und seine Fähigkeit, aktuelle Geschehnisse umgehend und eingängig auf die politische Tagesordnung zu setzen, sind im politischen Zürich gleichermaßen geschätzt wie gefürchtet. Mit einer gehörigen Portion Mutterwitz ausgestattet und mit seiner im persönlichen Umgang sehr jovialen Art eignet sich Alfred Heer beim politischen Gegenüber jedoch nur bedingt als Feindbild. In Erinnerung bleibt mir zum Beispiel das kollegiale Einvernehmen, das er und die frühere Präsidentin der SP-Fraktion (*Dorothee Jaun*) ausserhalb des Ratssaales pflegen konnten.

Fredi, im Namen des Kantonsrates danke ich dir für deinen bisherigen sehr engagierten Einsatz zu Gunsten des Kantons Zürich. Für dein weiteres Wirken unter der Bundeshauskuppel wünsche ich dir nur das Beste, Befriedigung und Erfolg und daneben auch noch Zeit für deine Familie und Hobbys. (*Kräftiger Applaus.*)

### ***Rücktritt aus dem Kantonsrat von Katharina Prelicz, Zürich***

*Ratspräsidentin Regula Thalmann:* Ebenfalls am 16. Juni 2008 haben Sie dem Rücktrittsgesuch von Kantonsrätin Katharina Prelicz stattgegeben. Heute ist nun auch dieser Tag des Rücktritts gekommen.

*Ratssekretär Bernhard Egg verliest das Rücktrittsschreiben:* «Gesuch um Rücktritt aus dem Kantonsrat von Katharina Prelicz-Huber.

Ich bitte Sie, meinem Gesuch um Rücktritt aus dem Kantonsrat per 7. Juli 2008 stattzugeben. Auf Grund des fulminanten Wahlerfolgs der Grünen Ruth Genner in den Zürcher Stadtrat darf ich den frei werdenden Sitz im Nationalrat einnehmen. Bereits an der Herbstsession werde ich zum ersten Mal teilnehmen. Mit meinem Nachfolger Sandro Feuillet wird der dritte junge Grüne in der Fraktion Einsitz nehmen, was mich sehr freut.

Mit dem Eintritt in den Nationalrat geht für mich ein Wunsch in Erfüllung und ich werde mich mit Kraft meinem neuen Amt widmen. Mein Engagement gilt der Entwicklung einer nachhaltigen Schweiz, in der alle gleichberechtigt partizipieren können. Mein spezielles Augenmerk

wird bei denen bleiben, die am Rand der Gesellschaft stehen und keine Lobby haben.

Ich möchte mich bei Ihnen allen bedanken für die politischen Auseinandersetzungen, aber auch für die Kameradschaft über die Parteigrenzen hinweg. Als Grüne bin ich darauf angewiesen, immer wieder Koalitionen schliessen zu können. Das macht mir Spass, spornt mich an. Erfreulich wars dann, wenn Sachargumente Parteiideologien aufbrechen konnten. Schön wäre, wenn das noch häufiger sein könnte.

Ich freue mich, die eine oder den anderen wieder einmal zu sehen. Gerne nehme ich auch Anliegen für Bern entgegen – nicht ganz alle, ihr kennt mich ja!

Ich verabschiede mich mit herzlichen Grüssen, Katharina Prelicz-Huber.»

*Ratspräsidentin Regula Thalmann:* Als Katharina Prelicz im September 2002 für die Grünen der Zürcher Stadtkreise 3 und 9 in den Kantonsrat nachrückte, konnte sie bereits auf ein langjähriges und gleichermassen profiliertes kommunales Wirken zurückblicken. Mit einer reichen Parlamentserfahrung kandidierte sie im März 2002 für einen Sitz der Zürcher Stadtregierung. Obschon die diplomierte Sozialarbeiterin erst im zweiten Wahlgang ins Rennen eingestiegen ist, durfte sie für sich und ihre Partei einen ausgesprochenen Achtungserfolg verbuchen.

Als Kantonsrätin nahm Katharina Prelicz zunächst Einsitz in die Sachkommission für Wirtschaft und Abgaben. Auf Beginn der zweiten Amtsdauer wechselte sie in die Kommission für soziale Sicherheit und Gesundheit. In diesem Gremium konnte die Dozentin und Supervisorin an der Hochschule für Soziale Arbeit in Luzern ihre politischen Kernanliegen besonders zielgerichtet einbringen. Sehr bestimmt und mit Verve setzte sie sich für die schwächeren Glieder unserer Gesellschaft ein. Neben der Sozial- und Integrationspolitik machte sich Katharina Prelicz aber auch für die Gleichberechtigung und Gleichstellung der Geschlechter und die Friedenssicherung stark. Ebenso überzeugt tritt sie zudem für einen starken Service public und die Erhaltung unserer natürlichen Lebensgrundlagen ein.

Mit Katharina Prelicz verliert auch die linke Ratsseite unseres Parlaments eine unbequeme, zugkräftige und zugleich herzhafte Kämpferin. Im Gegenzug gewinnt die grosse Kammer unseres Bundesparla-

ments ein weiteres markantes Mitglied aus dem Kanton Zürich, das sich zweifellos nicht auf die hinteren Bänke verirren wird.

Katharina, ich danke dir für dein bisheriges engagiertes Wirken für den Kanton Zürich. Für dein bundespolitisches Wirken begleiten dich die besten Wünsche des Kantonsrates. Und zudem wünschen wir dir daneben noch ausreichend Freiräume für deine Familie und die weiteren unpolitischen Freuden des Lebens. (*Kräftiger Applaus.*)

### *Neu eingereichte parlamentarische Vorstösse*

- **Jugendanwaltschaft: Jugendliche des Bezirks Horgen im Abschieds**  
Anfrage *Ralf Margreiter (Grüne, Oberrieden)*
- **Netzbeschluss**  
Anfrage *Karin Maeder (SP, Rüti)*
- **«Tubäklen» im Rathaus**  
Anfrage *Hartmuth Attenhofer (SP, Zürich)*
- **Entscheid des Bundesamtes für Zivilluftfahrt (BAZL) gegen den gekröpften Nordanflug (GNA)**  
Anfrage *Gaston Guex (FDP, Zumikon)*
- **Rahmenbedingungen für Studierende mit im Ausland erworbenen Fähigkeitsausweisen zur Qualitätssicherung der Zürcher Hochschulen (Universität und Fachhochschulen)**  
Anfrage *Katharina Kull (FDP, Zollikon)*
- **Private Schulung ab August 2008**  
Anfrage *Gabriela Winkler (FDP, Oberglatt)*
- **S-Bahn-Entwicklung Zürich–Uster–Rapperswil**  
Anfrage *Hans-Heinrich Heusser (SVP, Seegraben)*
- **Zweckmässigkeitsbeurteilung des Vorprojekts zum kantonalen Strassenprojekt «Uster West»**  
Anfrage *Ornella Ferro (Grüne, Uster)*
- **Vereinbarkeit Projekt «Strasse Uster West» und Schutz des Flachmoors Werriker-/Glattenried**  
Anfrage *Ornella Ferro (Grüne, Uster)*
- **Freie Schulwahl in der Volksschule**  
Anfrage *Beat Walti (FDP, Zollikon)*

### *Rückzug*

– **Nichtraucherfreundliches Rathaus**

Postulat *Susanne Rihs* (*Grüne, Glattfelden*), KR-Nr. [268/2006](#)

*Ratspräsidentin Regula Thalmann:* Und nun entlasse ich Sie in die Sommerpause. Ich wünsche Ihnen gute Erholung. Wir sehen uns am 18. August 2008.

Schluss der Sitzung: 12.15 Uhr

Zürich, den 7. Juli 2008

Die Protokollführerin:  
Heidi Baumann

Vom Ausschuss Ratsprotokolle der Geschäftsleitung genehmigt am 15. Juli 2008.