



46. Sitzung, Montag, 19. März 2012, 8.15 Uhr

Vorsitz: *Jürg Trachsel (SVP, Richterswil)*

Verhandlungsgegenstände

1. Mitteilungen

- Antworten auf Anfragen *Seite 3021*
- Zuweisung von neuen Vorlagen *Seite 3022*
- Geburtstagsgratulation *Seite 3054*

2. Wahl eines Mitglieds der Kommission für Justiz und öffentliche Sicherheit

für den aus der Kommission ausgetretenen Martin Naef

(Antrag der Interfraktionellen Konferenz)

KR-Nr. 89/2012..... *Seite 3022*

3. Unbefriedigendes Immobilien-Management beim Kanton Zürich

Dringliches Postulat von Markus Späth (SP, Feuerthalen), Martin Geilinger (Grüne, Winterthur) und Gabriela Winkler (FDP, Oberglatt) vom 30. Januar 2012

KR-Nr. 38/2012, RRB-Nr. 188/29. Februar 2012

(Stellungnahme) *Seite 3023*

4. Mehr Schutz vor Fluglärm / ZFI einhalten

Dringliches Postulat von Marcel Burlet (SP, Regensdorf), Regula Kaeser (Grüne, Kloten) und Mitunterzeichnenden vom 30. Januar 2012

KR-Nr. 39/2012, RRB-Nr. 182/29. Februar 2012

(Stellungnahme) *Seite 3033*

- 5. Sofortige Streichung des Subventionsbeitrags an die Fachstelle mira und Berichterstattung der Ergebnisse bezüglich der vom Kanton Zürich in Auftrag gegebenen Untersuchung der Fachstelle mira**
 Postulat von Corinne Thomet (CVP, Kloten),
 Matthias Hauser (SVP, Hüntwangen) und Stefan Hunger (BDP, Mönchaltorf) vom 12. März 2012
 KR-Nr. 81/2012, Antrag auf Dringlicherklärung *Seite 3045*
- 6. Wirkungsvolle Lärmgebühren beim Flughafen Kloten**
 Antrag des Regierungsrates vom 5. Oktober 2011
 zum Postulat KR-Nr. 142/2007 und gleichlautender
 Antrag der KEVU vom 10. Januar 2012 **4843** *Seite 3049*
- 7. Mehr Raum und Sicherheit für den Fussverkehr in grossen Knoten des öffentlichen Verkehrs**
 Antrag des Regierungsrates vom 31. August 2011
 zum Postulat KR-Nr. 17/2007 und gleichlautender
 Antrag der KEVU vom 10. Januar 2012 **4828** *Seite 3054*
- 8. Effizienzsteigerung der Zürcher Standortförderung und Standortpromotion (Reduzierte Debatte)**
 Antrag des Regierungsrates vom 22. Dezember 2010
 zum dringlichen Postulat KR-Nr. 365/2009 und
 gleichlautender Antrag der WAK vom 24. Januar
 2012 **4754**..... *Seite 3063*
- 9. Massnahmen gegen die Verkehrsüberlastung im Knonauer Amt**
 Antrag des Regierungsrates vom 5. Oktober 2011
 zum Postulat KR-Nr. 281/2007 und gleichlautender
 Antrag der KEVU vom 7. Februar 2012 **4842** *Seite 3065*

10. Wirksame Sicherheitsmassnahmen auf Bahnhöfen des Kantons Zürich

Postulat von Martin Geilinger (Grüne, Winterthur) und Patrick Hächler (CVP, Gossau) vom 22. September 2008

KR-Nr. 319/2008, RRB-Nr. 69/14. Januar 2009

(Stellungnahme) *Seite 3071*

11. Stärkung Standort Zürich dank Wirtschaftsraum Nordschweiz

Interpellation von Thomas Vogel (FDP, Illnau-Effretikon), Beat Walti (FDP, Zollikon) und Peter Roesler (FDP, Greifensee) vom 10. November 2008

KR-Nr. 372/2008, RRB-Nr. 2051/17. Dezember 2008 .. *Seite 3082*

Verschiedenes

- Neu eingereichte parlamentarische Vorstösse *Seite 3091*
- Rückzug..... *Seite 3091*

Geschäftsordnung

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

1. Mitteilungen

Antworten auf Anfragen

Ratspräsident Jürg Trachsel: Der Regierungsrat hat uns die Antworten auf zwei Anfragen zugestellt:

- KR-Nr. 346/2011, Schulversuch Halb-Tagesschulen in den Städten Zürich und Winterthur
Leila Feit (FDP, Zürich)
- KR-Nr. 347/2011, Zusammenarbeit von ETH und Fachhochschulen
Ruedi Menzi (SVP, Rüti)

Zuweisung von neuen Vorlagen

Zuweisung an die Kommission für Wirtschaft und Abgaben:

- **Steuergesetz**
Vorlage 4870

Zuweisung an die Kommission für Justiz und öffentliche Sicherheit:

- **Gesetzliche Grundlage für den Kinder- und Jugendmedienschutz**
Beschluss des Kantonsrates zum Postulat KR-Nr. 148/2008, Vorlage 4871

2. Wahl eines Mitglieds der Kommission für Justiz und öffentliche Sicherheit

für den aus der Kommission ausgetretenen Martin Naef, Zürich
KR-Nr. 89/2012

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

Davide Loss, SP, Adliswil.

Ratspräsident Jürg Trachsel: Wird der Vorschlag vermehrt? Das ist nicht der Fall. Diese Wahl kann offen durchgeführt werden oder wird geheime Wahl beantragt? Das ist ebenfalls nicht der Fall.

Da nur ein Wahlvorschlag vorliegt, erkläre ich gestützt auf Paragraph 43 litera a des Geschäftsreglements Davide Loss als Mitglied der Kommission für Justiz und öffentliche Sicherheit für gewählt. Ich gratuliere ihm ganz herzlich zur Wahl.

Das Geschäft ist erledigt.

3. Unbefriedigendes Immobilien-Management beim Kanton Zürich

Dringliches Postulat von Markus Späth (SP, Feuerthalen), Martin Geilinger (Grüne, Winterthur) und Gabriela Winkler (FDP, Oberglatt) vom 30. Januar 2012

KR-Nr. 38/2012, RRB-Nr. 188/29. Februar 2012 (Stellungnahme)

Ratspräsident Jürg Trachsel: Der Rat hat das Postulat am 6. Februar 2012 für dringlich erklärt. Der Regierungsrat ist bereit, das dringliche Postulat entgegenzunehmen. Gemäss Paragraph 24a des Kantonsratsgesetzes haben wir heute über Überweisung oder Ablehnung zu entscheiden. Wird ein Ablehnungsantrag gestellt?

Jakob Schneebeili (SVP, Affoltern a. A.): Wir werden dieses dringliche Postulat nicht überweisen, das haben wir bereits bei der Behandlung der Dringlichkeit angekündigt.

Dass das Immobilien-Management des Kantons Zürich nicht zu den berühmten Leistungen im Lande gehört, ist seit Längerem bekannt. Deshalb haben wir ja seit geraumer Zeit in den verschiedensten Gremien über das Immobilien-Management diskutiert. In der Stellungnahme des Regierungsrates zum dringlichen Postulat steht auch nichts wirklich Neues. Wir wollen zu diesem «leiden» Thema keinen weiteren Bericht zur Kenntnis nehmen. Wir sind nicht an der historischen Aufarbeitung eines Misserfolgsmodells interessiert. Das Immobilien-Management ist durch ein externes Beratungsbüro überprüft, die Entscheidungsgrundlagen sind formuliert und die empfehlenden Stellungnahmen der Steuerungsgruppe liegen beim Regierungsrat vor. Wir wollen, dass der Regierungsrat jetzt handelt, und zwar ohne weiteren Verzug. Dazu bewegen wir die Regierung mit dieser wahrscheinlich unvollständigen Auflistung von Problemstellungen nicht. Deshalb werden wir nächste Woche das dringliche Postulat 40/2012, welches die Einführung des Mietermodells anstelle des Eigentümermodells verlangt, unterstützen.

In das vorliegende dringliche Postulat soll keine weitere Energie mehr investiert werden. Wir lehnen es ab.

Ratspräsident Jürg Trachsel: Jakob Schneebeili verlangt Nichtüberweisung. Demzufolge hat der Erstunterzeichner des Postulates das Wort.

Markus Späth (SP, Feuerthalen): Letzte Woche ist der Bericht der GPK (*Geschäftsprüfungskommission*) und der Finanzkommission über das Missmanagement beim Massnahmenzentrum Uitikon erschienen. Dieser Bericht dokumentiert das Ausmass und analysiert die Hintergründe des angerichteten Schlamassels. Er bestätigt am konkreten Beispiel, was die Spatzen schon längst von vielen Baustellen pfeifen: Der Kanton hat ein gröberes Problem beim Immobilien-Management und bei der Realisierung grösserer und kleinerer Bauprojekte. Der Sinn und die Stossrichtung unseres Postulates sind damit spektakulär bestätigt worden.

In der Stellungnahme der Regierung wird das Problem erfreulicherweise eingestanden. Sie ist bereit, das Postulat entgegenzunehmen, wir haben es gehört. Dem kurzen Text in der Stellungnahme sieht man allerdings die Herkunft deutlich an. Die Baudirektion führt die Malaise im Kern auf eine einzige Quelle zurück: Schuld sei allein die ungeklärte Frage «Mieter- oder Eigentümermodell?», genauer, das Überlappen der beiden Ansätze. Diese Analyse ist nicht falsch. Sie ist aber einseitig, tendenziös. Und sie lässt befürchten, dass auch die Therapie nur eine – eine! – Ursache des komplexen Krankheitsbildes anpacken wird. Damit aber, so ist zu befürchten, kann der Patient nicht wirklich genesen. Lassen Sie mich diese Einschätzung mit drei Feststellungen begründen:

Erste Feststellung: Die Stellungnahme der Regierung von Ende Februar 2012 wird dem umfassenden Auftrag, den wir unserem Postulat zugrunde legen, nicht gerecht. Wir verlangen im Postulat eine Vereinfachung und Verschlankung von Planung, Projektierung und Ausführung von Bauprojekten, mit dem Stichwort «weniger Bürokratie, mehr Effizienz». Wir fordern zweitens endlich eine zentrale Datenbank aller Immobilien des Kantons. In dieser Datenbank sollten Zustand, Nutzung und Sanierungsbedarf sauber erfasst und dokumentiert sein. Wir wollen drittens dringend einen optimaleren Einsatz der im Budget bewilligten Investitionsmittel. Es ist unerträglich, dass Jahr für Jahr diese Budgetmittel nur zu rund drei Viertel ausgeschöpft werden, während gleichzeitig der Sanierungsbedarf der öffentlichen Gebäude sich zu einer immer bedrohlicheren Bugwelle auftürmt. Das ist Raubbau an

der Substanz zulasten der kommenden Generationen. Wir müssen schon im Hinblick auf die Budgetdebatte 2012 die Weichen neu stellen, etwa durch die Regel, dass in allen Direktionen die Projektierung so optimiert wird, dass Reserveplanungen für den absolut normalen Fall von Verzögerung vorliegen.

Zweite Feststellung: Die Untersuchung der GPK und der Finanzkommission zum Uitikon-Debakel bestätigt den Befund im dringenden Postulat mit fast schon erschreckender Deutlichkeit. Die Planungs- und Projektierungsprozesse sind viel zu kompliziert und unglaublich demokratisch. Die Verantwortlichkeiten sind unklar, die Bauführung und die Baukontrolle ineffizient. Verantwortlich ist dafür – so nennt es der Bericht in aller Deutlichkeit –, verantwortlich ist dafür zum einen tatsächlich die Beteiligung zu vieler Player: Nutzerdirektion, Nutzer vor Ort, Immobilienamt, Hochbauamt. Der Bericht kommt darüber hinaus aber zu einer noch viel gravierenderen Diagnose: Es ist das Hochbauamt, dem gemäss Immobilienverordnung auf praktisch allen Stufen – im Projektausschuss, im Projektteam und im Planungsteam – operativ die Führung zukommt und das zum Teil wirklich krass versagt hat. Dass angesichts der Komplexität der Projektorganisation Dutzende von Sitzungen der verschiedenen Gremien nicht oder schlecht protokolliert wurden, dass die Informationen nicht zu den richtigen Stellen gelangten, dass die Dokumentation mangelhaft ist, hat nichts, aber auch gar nichts mit der Systemfrage «Mieter- oder Eigentümermodell?» zu tun. Da ist schlicht und einfach der Wurm drin, und das ist kein Einzelfall. Wer sich auf den verschiedenen Baustellen im Kanton umhört, hört überall die gleichen Klagelieder.

Dritte Feststellung: Das Immobilienamt wurde 2006 neu geschaffen, um den Immobilienbereich besser führen zu können, um neben dem Baufachorgan «Hochbauamt» eine Stelle zu haben, welche die übergeordnete Eigentümersicht sozusagen strategisch ins Spiel bringen sollte. Das Hochbauamt nahm bis 2006 die umfassenden Aufgaben mit 190 Mitarbeitenden wahr. Die Aufteilung auf zwei Ämter führte – wen wundert's? – natürlich zu einem beträchtlichen Wachstum des Personals. Gemäss KEF 2012 (*Konsolidierter Entwicklungs- und Finanzplan*) arbeiten im Hochbauamt 112 Personen, im Immobilienamt 115. Es kümmern sich heute also rund 230 Leute in der Baudirektion um das Immobiliengeschäft, 40 mehr als vor der Gründung des Immobilienamtes. Wir haben damit eine Steigerung um fast 20 Prozent. Damit dürfte der Kanton in diesem Bereich eine der höchsten Perso-

nalwachstumsraten haben, notabene, ohne dass sich an der Aufgabenstellung im Wesentlichen etwas geändert hätte.

Ich komme zum Schluss. Das Postulat fordert eine umfassende Therapie für den Immobilienbereich. Das erfordert zweierlei: eine schonungslose Analyse des Patienten und einen umfassenden Heilungsansatz. Beides ist uns die Regierung bisher schuldig geblieben. Die Stellungnahme aus der Küche der Baudirektion lässt befürchten, dass dort der Ernst der Lage noch nicht erkannt ist. Die Entscheidung für das Mietermodell, wie das im dringlichen Postulat von Carmen Walker Späh gefordert wird – wir werden nächste Woche darüber entscheiden – macht nur dann Sinn, wenn in der Baudirektion die Strukturen bereinigt, die Prozesse optimiert und die Bürokratie abgebaut werden. Das ist «*conditio sine qua non*», unbedingte Voraussetzung für den Systementscheid. Ohne eine gleichzeitige, noch besser vorgängige Bereinigung der inneren Strukturen und Abläufe in der Baudirektion macht der Übergang zum Mietermodell den Bock zum Gärtner. Das können und dürfen wir uns nicht leisten. Die Zeit für homöopathische Kuren ist vorbei, endgültig. Stimmen Sie dem dringlichen Postulat zu.

Andreas Hasler (GLP, Illnau-Effretikon): Es ist höchste Zeit, dass der Regierungsrat seine Immobilienstrategie nicht nur überprüft, sondern verbessert. Gefordert ist eine Gesamtstrategie über den gesamten Besitz, die selbstverständlich Kosten und Nutzen einbezieht, die vor allem aber ökologische und gesellschaftliche Aspekte stärker berücksichtigt als bisher. Dass der Regierungsrat das Postulat entgegennehmen will, betrachten wir optimistisch als positives Zeichen in diese Richtung.

Hans Egli (EDU, Steinmaur): «Zu viele Köche verderben den Brei», dieses Stichwort wird hier einmal mehr bestätigt. In der Tat muss das heutige Eigentümermodell, in dem die einzelnen Direktionen Herr über ihre Liegenschaften sind, überdenkt werden. Heute hat jede Direktion ein halbes Hochbau- und Immobilienamt. Somit haben alle Direktionen eine Parallelorganisation. Hier ist also nicht nur der bürokratische Aufwand zu reduzieren, sondern es ist ein erhebliches Sparpotenzial vorhanden. Zu viel Mitsprache aller Beteiligten kann zu langwierigen, nicht endenden Planungsprojekten führen. Dies bestätigen etliche Beispiele. Sogar die Regierung sieht Handlungsbedarf und ist dem Kantonsrat für den politischen Druck dankbar. Wir sind voller

Zuversicht, dass der Regierungsrat das Ei des Kolumbus findet. In diesem Sinne wird die EDU das dringliche Postulat überweisen. Danke.

Markus Schaaf (EVP, Zell): 1996 beschloss der Regierungsrat im Zuge der wirkungsorientierten Verwaltungsführung, den Nutzerdirektionen mehr Verantwortung bei der Verwaltung ihrer Immobilien zu übertragen. In der Folge geschahen Investitionen und Unterhalt der einzelnen Direktionen auf sehr unterschiedliche Art und Weise. Aktuell sind die Nutzerdirektionen dafür zuständig, dass bei ihren Liegenschaften die nötigen Investitionen gemacht werden. Aus ganz unterschiedlichen Gründen geschieht dies unbefriedigend. Das hat massgeblich damit zu tun, dass es heute 50 verschiedene Software-Systeme gibt, mit denen im Kanton Zürich die Immobilien verwaltet werden. Scheinbar werden die Schnittstellen zwischen diesen Systemen so angelegt, dass sie nicht funktionieren, weder auf der Ebene der Software noch auf der Ebene der Anwender. Man kann jetzt versuchen, diese Misere technisch zu lösen. Mit viel Geld und Zeit wird es sicher möglich sein, eine Software-Plattform zu schaffen, auf der dann diese Programme miteinander Daten austauschen können. Sie können ja die Stadt Zürich beim Sozialamt fragen, wie man so etwas macht. Weiter können die Mitarbeiter der einzelnen Direktionen in Workshops, in Therapiestunden geschickt werden, bei denen sie lernen, wie man konstruktiv, ziel- und lösungsorientiert Konflikte löst.

Wir sehen aber einen andern Weg. Die Regierungsrat muss sich jetzt wieder auf eine alte, aber bewährte Regel besinnen, die da lautet: Führung und Verantwortung sind nicht teilbar. Man kann Arbeit zwar gemeinsam erledigen, aber Führung und Verantwortung für ein Projekt können nicht geteilt werden. Fragen Sie einmal beim Universitätsspital (USZ) nach, weshalb die Liegenschaften heute in solch einem schlimmen Zustand sind. Da warten Milliarden von Investitionen auf uns. Eigentlich müssten wir nicht für die BVK (*Versicherungskasse für das Staatspersonal*) eine PUK (*Parlamentarische Untersuchungskommission*) einsetzen, sondern darüber, wie es beim USZ zu solchen Zuständen gekommen ist. Nochmals, da warten Millionen von Investitionen auf uns, vor allem auch durch unterlassene Unterhaltsarbeiten. Und wenn Sie fragen, wie es dazu kam, dann ist die Antwort: Ja, es gibt hier divergierende Interessen zwischen den Nutzern, dem Spital, zwischen Baudirektion, Immobilienamt, Baupolizei und natürlich den Politikern, die die Finanzen sprechen müssen. Und letztlich

ist es ein Schwarzpeterspiel, das hier betrieben wird: Keiner will Verantwortung übernehmen und jeder will mitsprechen.

Es geht jetzt nicht darum, Schuldige zu identifizieren, sondern es geht darum, dass wir uns der Tatsache stellen müssen: Das heutige System der Immobilienverwaltung ist gescheitert, und es braucht nun eine neue Ausrichtung in der Strategie. Das Schwarzpeterspiel muss endlich aufhören. Darum ist für uns der Wechsel zum Mietermodell der richtige Weg. Führung und Verantwortung beim Immobilien-Management sind dann klar zu regeln. Wir werden der Überweisung des Postulates zustimmen, auch wenn es für uns nicht dringlich ist. Das Anliegen ist sehr wichtig, und wir warten gespannt auf die Ergebnisse der Studie zur zukünftigen Immobilien-Strategie des Kantons.

Gabriela Winkler (FDP, Oberglatt): Die FDP hat dieses Postulat mitunterzeichnet, weil die Notwendigkeit, dass sich hier etwas bewegt, doch wirklich gegeben ist. Deshalb sind wir ausnahmsweise auch einmal bei einem dringlichen Postulat dabei.

Uns freut besonders an der Stellungnahme der Regierung, dass sie sich entschliesst, nun definitiv das Mietermodell sehr seriös zu prüfen. Wir sind schon länger der Auffassung, dass das eine hohe Notwendigkeit darstellt, und werden Ihnen deshalb dieses Postulat dennoch zur Überweisung empfehlen und ihm zustimmen. Besten Dank.

Corinne Thomet (CVP, Kloten): Ich kann es sehr kurz machen: Ich kann den Ablehnungsantrag der SVP einfach überhaupt nicht verstehen, dass sie, nachdem die Dringlichkeit für das Thema gegeben ist und der Regierungsrat bereit ist, die Resultate des Berichts und auch der Steuergruppe, welche bereits vorberaten hat und die Ideen in den Regierungsrat gibt, vorzulegen, dass die SVP überhaupt nicht daran interessiert ist, von diesen Resultaten Kenntnis zu haben. Die CVP hat die Dringlichkeit unterstützt und unterstützt auch die Überweisung dieses Postulates. Besten Dank.

Monika Spring (SP, Zürich): Wir in der KPB (*Kommission für Planung und Bau*) sind ja sehr froh, dass quasi von aussen der Anstoss gekommen ist, endlich vorwärts zu machen in dieser Frage. Einen Aspekt aber möchte ich noch in die Diskussion werfen: Warum haben wir überhaupt diesen Stau zum Beispiel beim Universitätsspital und bei den Investitionen in die Bildung? Das war ja eigentlich der Anlass

für das dringliche Postulat von Markus Späth. Das ist auch – oder vor allem – ein Ergebnis der bürgerlichen Sparpolitik in diesem Rat. Es ist ganz klar, dass die Investitionen zurückgefahren wurden, denn alle Investitionen haben immer Folgekosten, weil die Investitionen nämlich sehr rasch, sofort abgeschrieben werden. Sie können nicht den Fünfer und das Weggli haben. Sie können nicht immer zurückfahren mit dem ganzen Budget und den Investitionen und gleichzeitig noch ein PJZ (*Polizei- und Justizzentrum*) bauen und meinen, Sie hätten dann noch genug Geld für die dringlichen Unterhaltsarbeiten und für die dringlichen Investitionen. So geht es nicht weiter. Und beim Universitätsspital können Sie jetzt nicht einfach Pavillons in den Park bauen bis zum Geht-nicht-mehr. So lösen Sie das Problem auch nicht. Wir müssen hier an der Wurzel anpacken und wir müssen vielleicht auch eine andere Investitionspolitik beschliessen. Ich danke Ihnen.

Hans-Peter Portmann (FDP, Thalwil): Es ist jetzt zweimal, von Markus Schaaf und Monika Spring, die Immobilienplanung beim USZ und auch bei der Universität erwähnt worden. Die Aufsichtskommission ABG (*Aufsichtskommission Bildung und Gesundheit*) befasst sich seit über vier Jahren mit dieser Problematik, und es ist nicht ganz so, wie Sie hier darlegen, dass die Probleme nur in der Baudirektion liegen. Es ist tatsächlich so, dass wir vor allem aber, wenn es nicht um strategische Fragen geht, sondern wenn es um Unterhaltsfragen geht, hier eine Problematik haben und gewisse Effizienzen nicht spielen lassen können. Aber Sie, Monika Spring, haben gefragt, wo denn dieses Problem sei, warum es entstanden sei. Ich kann Ihnen das schon sagen: unter anderem auch, weil früher eben strategische und operative Führung unter einem Hut gemacht wurden. Da haben wir jetzt ein Ergebnis davon. Ich kann Ihnen sagen, dass wir von der ABG, als der Spitalrat des USZ eingesetzt wurde – das war vor etwa vier Jahren – einen Masterplan zu einer strategischen Entwicklung des gesamten Geländes erfragt und auch bekommen haben. Ich bitte Sie also, hier diesbezüglich ein bisschen bei den Tatsachen zu bleiben und nicht irgendwo alles zu vermischen. Selbstverständlich hat es auch mit den Finanzen zu tun, aber ich will sagen, dass verschiedenste Begebenheiten zu diesem Stau geführt haben. Und es wäre jetzt falsch, einfach nur Schuldzuweisungen gegen einander auszuspielen.

Lorenz Habicher (SVP, Zürich): Wieder einmal sieht man, dass sich der Kantonsrat mit einer Dringlichkeit das Bein gestellt hat. Würden Sie nämlich den Bericht der Geschäftsprüfungskommission über die Tätigkeiten zwischen April und März gelesen haben, so steht auf Seite 25, dass Sie genau diese Antworten bekommen. Danach – ich zitiere – wird sie ihre Feststellungen und Empfehlungen in geeigneter Form dem Kantonsrat zukommen lassen. Hätten Sie Ihr Postulat nicht dringlich erklärt, dann hätten Sie bei der Beantwortung des Postulates und bei der Behandlung die Antworten gehabt. Jetzt haben Sie sie nicht, das heisst, sie haben sich das Bein selbst gestellt. Eine Überweisung erübrigt sich also. Wir können ja dann beim Bericht der Geschäftsprüfungskommission nochmals darüber sprechen.

Esther Guyer (Grüne, Zürich): Ich bin etwas belustigt über die lustigen Analysen, die wir hören, warum das USZ nicht längst gebaut wird. Es ist ganz einfach: weil keine Regierung – keine! – bis jetzt diese heisse Kartoffel in die Hände genommen hat. Alle haben verschoben und niemand will es machen. Man hat Angst vor der Riesenaufgabe und vor der Riesenausgabe. Und das ist es, was passiert ist. Das löst das Problem, das wir hier mit dem Postulat haben, auf keinen Fall. Ich bin auch nicht erstaunt, dass die SVP ablehnend gegenübersteht. Sie schützt natürlich ihre Regierung, das ist alles, anstatt dass sie hier wirklich eine Aufklärung verlangt, damit sie hier handlungsfähig werden. Ich bedaure es sehr, aber man kann es auch so machen. Ich sehe ja, die meisten andern sehen dieses Problem. Wir sind für Überweisung und ich danke Ihnen.

Raphael Golta (SP, Zürich): Ich muss da doch auch noch etwas sagen zur Haltung der SVP: Offensichtlich ist parlamentarische Aufsichtstätigkeit nur interessant, wenn es Regierungsmitglieder anderer Fraktionen trifft. Wenn die eigenen Regierungsmitglieder betroffen sind, dann sagt man «Ja, wir werden dann schon sehen, und diese Regierungsmitglieder werden dann schon dafür sorgen, dass es irgendwann einmal gut kommt.» Das ist auf allen Ebenen so, und ich finde es einfach bemerkenswert, dass Sie offensichtlich mit sehr unterschiedlichen Ellen messen, was Regierungstätigkeit anbelangt: Bei den eigenen schaut man weg, die anderen können alles nur falsch machen.

Hans Frei (SVP, Regensburg): Es ist nicht ganz zutreffend, Raphael Golta. Tatsache ist, dass sich die GPK der Sache angenommen und auch klar in Aussicht gestellt hat, wann der Rat hier zum Ergebnis Stellung nehmen kann. Daher braucht es dieses Postulat tatsächlich nicht, vor allem nicht dringlich und nicht kurzfristig. Es ist auch falsch, dass man uns unterstellt, wir schützen da die Baudirektion. Wir beurteilen die Sache auch sehr kritisch, aber wir haben ganz klar die Instrumente, die wir über die GPK zur Anwendung bringen, diese Sache sauber zu analysieren und dann die Schlussfolgerungen zu ziehen. Im Weiteren, wenn ich schon am Wort bin: Monika Spring, die Bemerkung, die Sie gemacht haben, dass es letztlich die bürgerliche Sparpolitik ist, ist völlig daneben. Jahr für Jahr können wir dem Ergebnis der Jahresrechnung entnehmen, dass eben Investitionen gar nicht ausgelöst werden konnten und nicht gebraucht wurden. Wieso? Weil Ihre Klientel selbst bei Schattenübungen antritt, um Investitionen zu verhindern und letztlich Investitionen nicht auslösen zu können. Das ist immer wieder der Fall, dass hier bei solchen Bauvorhaben Kritik angebracht, die genau aus Ihren Reihen stammt und ebensolche Investitionen nicht umgesetzt werden können. Jahr für Jahr erleben wir, dass das Budget mit viel besseren Zahlen abschliesst, weil selbst die geplanten Investitionen nicht umgesetzt werden können. In diesem Sinn ist dieses Postulat ganz sicher nicht dringlich. Analysieren wir die Arbeit, die in der GPK gemacht wird, und dann ziehen wir unsere Schlussfolgerungen.

Raphael Golta (SP, Zürich) spricht zum zweiten Mal: Hans Frei, nur eine Bemerkung: Würde es sich beim Baudirektor um ein freisinniges oder sozialdemokratisches oder grünes Mitglied handeln, hätten Sie in den letzten zwei Jahren mindestens fünf Mal den Begriff «PUK» in den Mund genommen und eine solche gefordert. Also das mit den unterschiedlichen Ellen, das stimmt einfach.

Matthias Hauser (SVP, Hüntwangen): Markus Späth, es ist ein bisschen einfach, die Baudirektion für die Sache in Uitikon verantwortlich zu machen. Mindestens ebenso grosse Verantwortung trägt die Justizdirektion, damals unter Markus Notter, in dieser Angelegenheit, wenn Sie den Bericht gut lesen.

Raphael Golta, es ist Ihre Regierungsrätin (*Regine Aeppli*), die seit Jahren die Zusammenarbeit mit dem Immobilienamt verweigert. Das sind die Punkte, unterlassen Sie die Schuldzuweisungen.

Verena Albrecht (BDP, Dietlikon): Die BDP hat der Dringlichkeit schon im Februar 2012 nicht zugestimmt. Wir werden uns auch jetzt nicht für die Überweisung stark machen. Wir sind der Meinung – mein Vorredner Hans Frei hat schon sehr vieles davon erwähnt –, dass wir mit dem eher leben können als mit einer Zustimmung. Wir danken.

Claudio Zanetti (SVP, Zollikon): Lieber Raphael Golta, ich muss diese Vorwürfe also schon in aller Schärfe zurückweisen. Denn du solltest vielleicht auch den eigenen Voten besser zuhören. Es ist noch nicht allzu lange her, da hast du uns von der SVP hier vorgeworfen, wir würden unsere Regierungsräte mobben; ich erinnere an Christian Huber. Es sei ungerecht, wie wir mit denen umgehen. Also dieser Vorwurf zielt nun weiss Gott ins Leere. Wir haben aber im Unterschied zu euch Regierungsräte, die etwas machen, da kann es auch Kritik geben. Das nehmen wir auch ernst. Bei einigen von euch weiss man ja noch nicht mal, ob die überhaupt schon im Amt sind. Es ist klar, da gibt es auch nicht viel zu kritisieren. Wir haben uns dieser Sache MZU (*Massnahmenzentrum Uitikon*) in der GPK angenommen. Und was ihr hier macht, ist einfach ein bisschen Wind «pour la galerie»; leider ist die Galerie fast leer. Deshalb wird das auch kein grosses Echo in der Öffentlichkeit haben.

Abstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 108 : 57 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), das dringliche Postulat zu überweisen.

Das Geschäft ist erledigt.

4. Mehr Schutz vor Fluglärm / ZFI einhalten

Dringliches Postulat von Marcel Burlet (SP, Regensdorf) und Regula Kaeser (Grüne, Kloten) und Mitunterzeichnenden vom 30. Januar 2012

KR-Nr. 39/2012, RRB-Nr. 182/29. Februar 2012 (Stellungnahme)

Das Postulat hat folgenden Wortlaut:

«Der Regierungsrat wird aufgefordert, rasch dafür zu sorgen, dass die Vorgaben des Zürcher Fluglärm-Indexes (ZFI) in Zukunft eingehalten werden. Es sollen insbesondere Massnahmen ergriffen werden, mit dem Ziel, in den sensiblen Randstunden (abends und am frühen Morgen) die Flugbewegungen zu reduzieren, damit die Bevölkerung vor zunehmender Fluglärm-Belästigung geschützt werden kann.

Begründung:

Höchstens 47 000 Personen – so lautet die Vorgabe des im Jahre 2007 eingeführten ZFI – dürfen durch Fluglärm stark gestört werden. Gemäss neuestem Bericht der Zürcher Volkswirtschaftsdirektion waren jedoch im Jahre 2010 bereits rund 50 800 Anwohnerinnen und Anwohner rund um den Flughafen Zürich Kloten massiv durch den Lärm der Flugzeuge belästigt. Damit hat der ZFI bereits zum zweiten Mal den Richtwert deutlich überschritten. Es handelt sich zwar beim ZFI um ein sensibles Monitoring, hingegen werden keinerlei direkte Massnahmen beim Überschreiten des Richtwertes ausgelöst. Grundsätzlich ist festzustellen, dass der Lärm in den vergangenen Jahren immer mehr in die Nacht verschoben wurde. So ist die Anzahl der in der Nacht lärmgeplagten Menschen im Jahre 2010 auf einen neuen Rekordwert von 18 000 gestiegen. Deshalb ist es vordringlich, dass die Flugbewegungen in den sensiblen Randstunden zu vermindern sind. Der Regierungsrat schlägt zwar vor, mit einer Konzentration auf raumplanerische Massnahmen und einen besseren Schallschutz an Gebäuden den Vorgaben des ZFI punkto Lärmschutz entsprechen zu wollen. Allein diese Massnahmen würden Jahre dauern, bis sie greifen. Eine Reduktion der Flugbewegungen in den Abendstunden, nachts und am frühen Morgen bringt hingegen eine schnelle Verbesserung für die Bevölkerung. Eine möglichst lange Nachtruhe stellt die wirkungsvollste Massnahme dar für die Erhöhung der Lebensqualität der Anwohnerinnen und Anwohner.

Der Kantonsrat hat das Postulat am 6. Februar 2012 dringlich erklärt.

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

Die Anzahl Flüge zu Tagesrandzeiten, vor allem aber in der ersten Nachtstunde (22.00 bis 23.00 Uhr), hat zugenommen. Dieser Umstand führte massgeblich dazu, dass die Zahl der vom Fluglärm zur Nachtzeit stark gestörten Personen von rund 15000 Personen 2009 auf rund 18 000 Personen 2010 angestiegen ist. Der ZFI-Monitoringwert, also die Zahl der am Tag und in der Nacht vom Fluglärm stark belästigten bzw. gestörten Personen, lag bei rund 50800 Personen und damit um 3800 Personen über dem vom Regierungsrat bei 47 000 Personen festgelegten Richtwert. Gemäss § 3 Abs. 5 des Flughafengesetzes (LS 748.1) wirken die Behörden des Kantons Zürich deshalb darauf hin, dass der Richtwert wieder eingehalten wird. Nachdem sich die Überschreitung des Richtwerts bereits mit dem ersten ZFI-Bericht 2007 abgezeichnet hatte, beschloss der Regierungsrat 2008 im Bereich Flugbetrieb ein umfangreiches Massnahmenpaket zur Stabilisierung und langfristigen Senkung des ZFI-Monitoringwertes. Die im Massnahmenpaket enthaltenen Lösungsansätze sind in kurz-, mittel- und langfristig umsetzbare Massnahmen unterteilt. Seither konnten zahlreiche der aufgeführten kurzfristigen Massnahmen eingeführt werden. So wurden z.B. ab 29. Juli 2010 die neue, siebenstündige Nachtflugsperrung und ab 30. Juni 2011 die sogenannte «Flight Level 80-Regelung» (Wegnahme der Flugzeuge von den publizierten Abflugrouten in der Nacht erst bei Erreichen von 8000 Fuss ü. M.) umgesetzt. Über die Wirksamkeit dieser Massnahmen wird jeweils im Rahmen der jährlichen ZFI-Berichterstattung Rechenschaft abgelegt. Zudem fliessen aus der Aufsicht, die dem Kanton gemäss §3 Abs.1 des Flughafengesetzes über die Einhaltung der An- und Abflugrouten und der Nachtflugordnung des Flughafens Zürich obliegt, laufend Hinweise auf mögliche Verbesserungen ein, die zu neuen, erfolgversprechenden Massnahmen führen können. Weitere wirksame und teilweise schon in Umsetzung begriffene Massnahmen liegen im Bereich des passiven Schallschutzes, den die Flughafen Zürich AG im Rahmen des «Programm 2010» seit längerer Zeit verfolgt, und im Bereich der Wohnqualität in der Flughafenregion, die der Kanton in der am 7. Dezember 2011 beschlossenen Verordnung zum Zürcher Fluglärm-Index (LS 748.15) fördern wird. Der zeitliche Horizont der letztgenannten Massnahmen liegt jedoch im mittel- bis langfristigen Bereich.

Im Zusammenhang mit den Massnahmen, die im Falle der Überschreitung des ZFI-Monitoringwerts Erfolg versprechen, hat der Regierungsrat stets darauf hingewiesen, dass den Behörden des Kantons Zürich angesichts der praktisch ausschliesslichen Bundeskompetenzen im Bereich Luftfahrt (Art. 87 BV, SR 101) jedenfalls in flugbetrieblicher Hinsicht die Hände gebunden sind. Der Regierungsrat kann deshalb auch keine Massnahmen ergreifen, die eine Verminderung der Flugbewegungen in den sensiblen Randstunden zum Ziel haben. In diesem Zusammenhang ist auch darauf hinzuweisen, dass eine Beschränkung der Flugbewegungen in den Randstunden, jedenfalls inhaltlich, einer weiteren zeitlichen Ausdehnung der neuen Nachtsperreordnung gleichkommen würde. Da die siebenstündige Zürcher Nachtflugsperre deutlich strenger ist als jene Sperrordnungen, die auf vergleichbaren Flughäfen im Ausland gelten, soll sie durch Einschränkungen, wie sie im vorliegenden dringlichen Postulat verlangt werden, auch inhaltlich nicht weiter ausgedehnt werden.

Abschliessend ist darauf hinzuweisen, dass die Stimmberechtigten des Kantons Zürich zur Frage der Plafonierung der Flugbewegungen am 25. November 2007 anlässlich der Volksabstimmung «Für eine realistische Flughafenpolitik» klar Stellung genommen haben. Mit § 3 Abs. 3 des Flughafengesetzes verpflichteten sie den Regierungsrat, bei Erreichen von 320 000 Flugbewegungen pro Jahr (2010: rund 269 000 Flugbewegungen) dem Kantonsrat Antrag darüber zu stellen, ob der Kanton auf eine Bewegungsbeschränkung hinwirken soll. Der entsprechende Beschluss des Kantonsrates untersteht dem fakultativen Referendum. Aus dieser Bestimmung geht zweierlei hervor: Zum einen kann der Kanton Zürich eine Plafonierung bzw. Verminderung der Flugbewegungen den hierfür zuständigen Stellen höchstens beantragen, zum andern ist ein solcher Antrag nach dem Willen der Stimmberechtigten vor Erreichen von 320 000 Bewegungen pro Jahr nicht angezeigt. Dies hat auch vor dem Hintergrund des vorliegenden dringlichen Postulats Geltung.

Der Regierungsrat beantragt dem Kantonsrat deshalb, das dringliche Postulat KR-Nr. 39/2012 nicht zu überweisen.»

Ratspräsident Jürg Trachsel: Der Rat hat das Postulat am 6. Februar 2012 für dringlich erklärt. Hier beantragt der Regierungsrat dem Kantonsrat, das dringliche Postulat nicht zu überweisen. Gemäss Paragraph

24 des Kantonsratsgesetzes haben wir heute über Überweisung oder Ablehnung zu entscheiden.

Marcel Burlet (SP, Regensdorf): Ganz speziell, lieber Herr Volkswirtschaftsdirektor (*Regierungsrat Ernst Stocker*), rasches Handeln ist jetzt angesagt. Sie wissen es, die Fluglärmbelästigung hat massiv zugenommen. Die Bevölkerung muss innert kurzfristiger Zeit mit wirklichen Massnahmen geschützt werden. Der Zürcher Fluglärmindex, der ZFI, ist zum zweiten Mal seit Einführung im Jahr 2007 überschritten worden, diesmal massiv mit rund 50'800 stark belästigten Menschen. Höchstens 47'000 dürften es sein. So lautet die Vorgabe. Wir haben darüber abgestimmt, über diese ZFI-Vorlage. Dabei sind die Zahlen aus den vergangenen Jahren. Ich frage die Regierung an: Wie düster sieht es denn aus mit dem ZFI im Jahr 2011 oder im Jahr 2012? Das hat doch weiter zugenommen und die Fluglärmbelastungen steigen permanent. Der Regierungsrat weist ja auf sein im Jahr 2008 – wie er es nennt – umfangreiches Massnahmenpaket zur Stabilisierung und langfristigen Senkung des ZFI-Wertes hin. Er erwähnt die im Juni 2010 eingeführte siebenstündige Nachtruhe. Allein die Zahlen, Herr Volkswirtschaftsdirektor, sprechen aber eine andere Sprache, der Regierungsrat gibt es in der Antwort ja indirekt zu, dass seine Massnahmen seit 2008 nicht gefruchtet haben. Denn die Anzahl Flüge zu Tagesrandzeiten hat vor allem in der ersten Nachtstunde von 22 bis 23 Uhr massiv zugenommen. Nehmen wir gestern Abend: Um 23.17 Uhr wurde über die Piste 28 nach Westen gestartet, innerhalb der Nachtruhe. Das ist regelmässig so. Halten wir fest: Die Anzahl der durch Fluglärm stark, massiv belästigten Personen war noch nie so hoch wie im letzten ZFI-Bericht.

Nun schreibt der Regierungsrat, dass er das Postulat gar nicht erfüllen könne, weil ihm – ich zitiere – in flugbetrieblicher Hinsicht die Hände gebunden seien. Unser Postulat fordert den Regierungsrat auf, rasch dafür zu sorgen, dass der ZFI eingehalten wird, mit kurzfristigen Massnahmen. Das bringt dem Regierungsrat den Auftrag, sich für die Reduktion der Flugbewegungen in den Abendstunden, nachts und am frühen Morgen einzusetzen. In den sensiblen Randstunden – ich betone es zum zweiten Mal – soll in nächster Zeit weniger geflogen werden. Das ist der Auftrag und Antrag. Wir haben nämlich in Paragraph 6 zur Verordnung zum ZFI folgenden Satz, ich zitiere das ganz schnell, und lassen Sie sich den Satz auf der Zunge vergehen: «Kommt der Regierungsrat zum Schluss, dass die Flughafenbetreiberin weitere

Massnahmen ergreifen sollte, nimmt er Einfluss» – nimmt er Einfluss! – «auf die Flughafenbetreiberin und die zuständigen Stellen des Bundes.» Das wollen wir erreichen, und das können Sie tun, Herr Volkswirtschaftsdirektor.

Und der Regierungsrat hat doch Macht und zwei Verwaltungsratssitze in den zuständigen Gremien. Deshalb meine zweite Frage an den Volkswirtschaftsdirektor Ernst Stocker: Ganz im Ernst, ist der Regierungsrat zu einem Schluss gekommen, jedenfalls Einfluss zu nehmen? Oder findet es die Mehrheit der Zürcher Regierung einfach nicht nötig, gegen die Lärmbelastung zu intervenieren, simpel im Sinne der Maxime «ja, Flughafeninteressen sind wichtiger als der Schutz der Bevölkerung vor mehr Lärm»? Genau da ist der Kantonsrat gefordert, wenn die Regierung nicht will. Darum dieses Postulat – und dringlich. Mich nervt in der regierungsrätlichen Antwort zum dringlichen Postulat die Aussage, dass die siebenstündige Zürcher Nachtflugsperre deutlich strenger sei als die vergleichbaren Flughäfen im Ausland; ich werde noch auf Frankfurt zurückkommen.

Oft werden von der Regierung Aussagen von der Flughafen AG nachgebetet, so kommt mir das vor. Wir möchten auch sagen, dass die Nachtflugsperre von 22 Uhr bis 6 Uhr morgens durch die Bevölkerung und die Politik zustande gekommen ist, sofern sie denn eingehalten würde. Aufgrund des Verspätungsabbaus, das wissen wir, landen und starten die Flugzeuge jedoch immer bis 23.30 Uhr, vereinzelt sogar bis Mitternacht. Das ist die Situation in Zürich. Und explizit bei der genauen Einhaltung der Nachtruhe muss der Regierungsrat den Hebel ansetzen.

Ich komme noch kurz zu Frankfurt. Seit Herbst 2011 gilt dort ein zeitlich sehr stark befristetes Nachtflugverbot. Hören Sie, binnen dreier Monate mussten 19 Flüge, die nach 23 Uhr starten wollten, gestrichen werden. Die Leute sind auf die Hotels verteilt worden. Das ist der grösste deutsche Flughafen und – Achtung – er hält die Nachtruhe konsequent ein.

Geben Sie der lärmgeplagten Bevölkerung Ihre Stimme und stimmen Sie Ja.

Patrick Hächler (CVP, Gossau): Wir haben die Darlegungen des Regierungsrates mit Interesse gelesen, aber diese Darlegungen tönen ein wenig hilflos. Man stelle sich vor: Der ZFI wird dem Volk schmackhaft gemacht, das Volk sagt Ja dazu. Nach der Meinung der CVP war

der ZFI nie das optimale Mittel, aber der ZFI gilt und muss ernst genommen werden. Wir möchten dem Regierungsrat Gelegenheit geben, die vorliegende Stellungnahme zu verbessern, zu überarbeiten, zu vertiefen. Wir sind noch nicht am Ziel. Wir werden also das Postulat überweisen.

Christian Lucek (SVP, Dänikon): Bereits bei der Debatte um die Dringlichkeit wurde mehrfach darauf hingewiesen, dass dieses Postulat nichts bewirkt. Daran hat sich auch in den letzten Wochen nichts geändert. Marcel Burlet, wenn Sie mit den Zahlen jonglieren, schauen Sie sich diese Zahlen im Bericht zum ZFI auch genau an. Gegenüber dem Jahr 2000 ist der Monitoring-Wert insgesamt um 15 Prozent gesunken. Die Überschreitungen, die Sie ansprechen, waren im Jahr 2008 um 4 Prozent und im Jahr 2010 um 8 Prozent zu verzeichnen; dies aber auch vor dem Hintergrund eines Bevölkerungswachstums von 11 Prozent im Erhebungsgebiet und der durch die DVO (*Durchführungsverordnung zur Luftverkehrsordnung*) erzwungene ungünstige Flugroutenverlegung über stark besiedeltes Gebiet, was den ZFI stark beeinflusst. Bei der mit dem Postulat angestrebten Verlegung der Flugbewegungen, insbesondere zu den Randzeiten, ist es einfach so, dass der Kanton bekanntlich keinen Einfluss hat, da die flugbetrieblichen Vorgaben in der Bundeskompetenz liegen. Der Regierungsrat setzt daher vielmehr auf die mittel- bis langfristigen Massnahmen im Bereich des passiven Schallschutzes. Das ist auch der richtige Weg. Dies erhöht die Wohnqualität in der Flughafenregion dauerhaft. Die SVP-Fraktion empfiehlt Ihnen daher, das Postulat abzulehnen. Danke.

Regula Kaeser (Grüne, Kloten): Im Jahr 2010 hat die Zahl der Flugbewegungen gegenüber 2009 insgesamt um 2,4 Prozent zugenommen, in der Nacht mit 14,9 deutlich überproportional, in der letzten Tagesstunde mit 8,7 Prozent leicht überproportional. Die Zunahme der Bewegungszahlen hat am stärksten dazu beigetragen, dass der ZFI zwischen 2009 und 2010 klar angestiegen ist. Dies ist im letzten Bericht zu lesen. Ich kann Ihnen sagen, dass die Verlängerung der Nachtflugsperre, die seit dem 29. Juli 2010 eingehalten wird oder werden sollte, uns sehr freut. Und wenn es aufgrund des Wetters, wie im Berichtsjahr konkret wegen starken Schneefalls, zu Ausnahmen gekommen ist, so haben sogar wir Verständnis dafür. Aber trotz dieser wirklich sinn-

vollen Verlängerung der Nachtflugsperrung sind die vom Flughafen stark betroffenen Anwohnerinnen und Anwohner wieder gestiegen und der Wert liegt über dem ZFI-Richtwert. Diese Ursache liegt in erster Linie bei der deutlichen Zunahme der Flugbewegungen in der Zeit zwischen 23 Uhr und 23.30 Uhr. Der Regierungsrat hat keine Massnahmen vorgestellt, wie er diese Entwicklung beeinflussen will.

Massnahmen zur Verbesserung der Wohnqualität sind sinnvoll, könnten auch Wirkung zeigen. Allerdings reichen 8 Millionen Franken pro Jahr nur gerade für 1 bis 2 Prozent der zu sanierenden Wohneinheiten innerhalb der IGW-Abgrenzungslinie (*Immissionsgrenzwerte*), um diese zu sanieren. Beiträge von maximal 30'000 Franken können kaum einen starken Impuls ausüben. Es würde erstaunen, wenn mehr als der Mitnahmeeffekt erzeugt würde. Dafür sind die Beiträge einfach zu gering. Und ob die automatischen Fensterverschliessanlagen das Gelbe vom Ei sind, kann auch noch nicht gesagt werden. Wahrscheinlich erwacht man da wegen Motorengeräuschs und Fensterknallen statt wegen Fluglärms, aber man kann sagen, dass es nicht der Fluglärm war.

Es muss schnell reagiert werden. Das Zürcher Stimmvolk hat dem ZFI zugestimmt, und nun wollen wir, dass dieser Wert eingehalten wird. Der Regierungsrat sollte in längeren Zeiträumen denken. Er sagt ja selber, hier ein Zitat: «Veränderungen in der Wirtschaft wirken sich regelmässig auf den Luftverkehr aus. Geht es der Wirtschaft gut, so florieren in der Regel die Airlines.» Viele hier im Saal wollen Wachstum, also muss auch entsprechend mehr für die Bevölkerung, die dadurch mehr unter dem Fluglärm leidet, getan werden. Die Beschränkung der Flugbewegungen ist, obwohl für uns die beste Variante, für viele absolut keine Option, ergo muss mehr Geld in die Verbesserung der Wohnqualität gesteckt werden.

Überweisen Sie mit uns das Postulat, damit der Regierungsrat wirkungsvolle Massnahmen ergreifen kann, damit wir den ZFI-Richtwert in den Griff bekommen.

Gabriela Winkler (FDP, Oberglatt): Zugenommen, lieber Marcel Burlet, hat der Lärm über den Fluglärm, nicht der Fluglärm selber, jedenfalls nicht in erster Linie. Und die Tagesrandstunden, die du ansprichst, sind tatsächlich ein Problem. Aber sie sind ein Problem, das sich ohne Weiteres lösen lässt. Einerseits wollen wir Langstreckenflüge haben, Direktanbindungen an Destinationen in Südamerika und in

Fernost, und da ist es nun einmal so, dass diese Flugzeuge in den Tagesrandstunden bei uns eintreffen. Was dein Postulat verlangt, ist eine faktische Verlängerung der Nachtflugsperrre auf acht Stunden. Das ist mit Verlaub wirklich übertrieben. Man muss allerdings kritisch anmerken: Wäre das Schallschutzkonzept, das die Flughafen AG Ende 1999, Anfang 2000 aufgelegt hat, tatsächlich mit der nötigen Konsequenz und entsprechend jenen Versprechungen umgesetzt worden, hätten wir einige Probleme weniger. Es ist sehr zu bedauern, dass wir nun hoffen müssen, dass die Verordnung zum ZFI endlich dazu führt, dass die lärmgeplagte Bevölkerung zu den Schallschutzmassnahmen kommt, und zwar nicht nur mit schallschutzgedämmten Fenstern, sondern eben schallschutzgedämmten Häusern. Bis jetzt ist es so, dass sich die Flughafen AG weigert, die Fenster zu bezahlen, wenn das Dach beispielsweise die Lärmvorschriften, die Schutzvorschriften, die die Flughafen AG erlassen hat, nicht einhält. Das ist ein absolut unbefriedigender Zustand, da gebe ich Ihnen recht. Hingegen halten wir es sehr kritisch mit dem ZFI, man hat sich seinerzeit viel mehr von diesem Projekt versprochen, als es tatsächlich halten konnte und halten kann. Tatsache ist: Die Lösung, ein wesentlicher Teil der Lösung für den Schallschutz sind einerseits die Massnahmen an den Gebäuden und anderseits – ganz wichtig –, dass der Druck aufrecht erhalten bleibt, damit wesentlich lärmärmere Flugzeuge tatsächlich auch zum Einsatz kommen. Das Lenkungsinstrument dazu haben wir, es braucht die nötige Höhe. Auch hier ist die Sache am Laufen. Wir werden das Postulat nicht unterstützen.

Cornelia Keller (BDP, Gossau): Die Regierung hat ein umfangreiches Massnahmenpaket bereits 2008 geschnürt, da sich schon 2007 die Überschreitungen abgezeichnet haben. Hier geht es um Stabilisierung und langfristige Senkung des ZFI-Monitoring-Wertes. Mit der Umsetzung der siebenstündigen Nachtflugsperrre und der Wegnahme der Flugzeuge von den publizierten Abflugrouten in der Nacht wurden bereits Massnahmen umgesetzt. Im Weiteren sind Schallschutzmassnahmen im Bereich «Wohnen» geplant. Zudem sind die Flugbewegungen bei circa 269'000 und noch nicht bei 320'000, dies beschlossen vom Stimmbürger im Jahr 2007 mit dem neuen Flughafengesetz. Erst bei Erreichen der 320'000 Flugbewegungen muss der Regierungsrat dem Kantonsrat Antrag stellen zu den Bewegungsbeschränkungen. Der Kanton kann also nur beantragen und nicht selber bestimmen. Die BDP-Fraktion wird das dringliche Postulat nicht überweisen.

Benno Scherrer Moser (GLP, Uster): Wir Grünliberale stehen hinter diesem Postulat, auch wenn es vor allem ein Zeichen ist. Aber es ist ein wichtiges Zeichen nach innen an den Kanton und nach aussen an den Bund. Wir wollen mit diesem Postulat beide ansprechen – und deutlich ansprechen –, damit man sich nicht wieder hinter Kompetenzstreitigkeiten verstecken kann. Denn der Lärm steht im Zentrum, die Bevölkerung, und nicht Kompetenzstreitigkeiten.

Jedes Jahr kommt der ZFI-Bericht ausführlich. Aber jedes Jahr wird nur berichtet und wir haben das Gefühl, die Regierung will nicht aktiv werden. Sie verweist auf die Bevölkerungszunahme, was sich auf den ZFI auswirke. Aber man tut unserer Ansicht nach deutlich zu wenig, um den Lärm aktiv einzugrenzen, einzudämmen und eben vor allem sich auf die Flugbewegungen oder auf den durch die Flugbewegungen ausgelösten Lärm zu fokussieren. Es ist daher sinnvoll, das Postulat zu unterstützen, besser, als einfach jedes Jahr mit Medienmitteilungen auf den ZFI-Bericht zu reagieren. Und diese Möglichkeit haben wir jetzt.

Aber ich möchte noch ein Lob aussprechen: Wenn wir den ZFI-Bericht jeweils erhalten, haben wir genügend Vorlaufzeit, um uns fundiert mit dem Papier auseinanderzusetzen, bevor wir uns an die Medien wenden. Und das ist nicht bei allen ausführlichen Berichten so. Hier ist das der Fall.

Wir Grünliberale sind nicht erstaunt, dass der ZFI-Richtwert im Jahr 2010 deutlich überschritten wurde, und deshalb fordern wir jetzt auch Massnahmen. Die passive Haltung – weder des Flughafens noch der Regierung – ist nicht tragbar. Und es ist sicherlich auch keine Lösung, nach den jetzt zwar leider verlorenen Abstimmungen mit wohl geplanten Pistenverlängerungen reagieren zu wollen. Der Regierungsrat, aber auch der SVP-Sprecher versucht mit einem langfristigen Vergleich, Bezugnahme aufs Jahr 2000, das deutliche Wachstum der durch den Flugbetrieb gestörten Personen zu vernebeln. Die Überschreitung kam aber nun einfach einmal vor allem wegen der Belästigung während der Nacht zustande. Deshalb muss man auch hier ansetzen. Die Aussage des letztjährigen Berichtes, dass es vor allem die dynamische Bevölkerungsentwicklung sei, musste bereits schon revidiert werden. Wir erwarten also Massnahmen. Ein Massnahmenkatalog ist eines der Elemente des ZFI und verlangt, dass der Regierungsrat selber Massnahmen ergreift oder bei den zuständigen Stellen beantragt, damit eben die Anzahl der vom Fluglärm gestörten Personen

unter das Niveau des Richtwertes reduziert werden kann. Diesem Auftrag ist der Regierungsrat noch nicht nachgekommen.

Das Fazit des ZFI-Berichts war einmal mehr nichtssagend und hat uns Grünliberale enttäuscht. Wir unterstützen das Postulat. Dringende Schallschutzmassnahmen sind noch nicht umgesetzt, und ich war froh um die klaren Worte auch von Gabriela Winkler, die hier wirklich den Regierungsrat aufgefordert hat, auch die Versprechungen umzusetzen, die im Zusammenhang mit dem ZFI gemacht wurden. Der ZFI soll Wirkung zeigen und kein Papiertiger bleiben. Danke.

Gerhard Fischer (EVP, Bäretswil): Tatsache ist, dass der ZFI schon bei seiner Einführung umstritten war. Damals wurde aber dem Volk versichert, dass bei Überschreitungen wirksame Massnahmen ergriffen würden. Die Regelung ist gut gemeint, die Frage des Handelns jedoch weitgehend beim Bund angesiedelt. Tatsache ist auch, dass der Monitoring-Wert im Jahr 2010 bereits überschritten wurde und ein Rückgang nicht zu erwarten ist. Wir anerkennen, dass der Regierungsrat bemüht ist um Lösungsansätze, welche mittel- und langfristig allenfalls erfolgreich sein könnten. Letztlich bleibt dem Kanton Zürich also primär eine Intervention beim Bund. Eine Zustimmung zum dringlichen Postulat ist also eine Aufforderung, beim Bund ein Signal zu setzen. Die EVP ist der Meinung, dass ein Signal in diesem Fall richtig ist, weil der ZFI letztlich eben auch eingeführt wurde und wir nun an diesen Grenzwerten festhalten wollen. Entsprechend unterstützt die EVP das Postulat.

Lorenz Habicher (SVP, Zürich): Es ist wieder einmal interessant, wie die Diskussion verläuft und welche Signale wir alle rasch senden wollen. Also Marcel Burlet möchte rasches Handeln anführen. Mit diesem Postulat macht er eigentlich das Gegenteil, denn er stört die Behandlung der Vorlage 4877, die Revision des Richtplans Flughafen, die wirklich Massnahmen ergeben würde. Wenn Sie jetzt dieses Postulat überweisen, bringen Sie eine neue Komponente in die Diskussion der Richtplan-Revision, und in diesem Moment verzögern Sie den ganzen Ablauf. Das heisst, Sie wollen mit raschem Handeln etwas verzögern. Das andere ist, wenn man die Forderung genau anschaut. Den ersten Teil der Forderung, «Der Regierungsrat wird aufgefordert, rasch dafür zu sorgen, dass die Vorgaben des Zürcher Fluglärminindexes in Zukunft eingehalten werden», können wir unterstützen, das ist gar nicht falsch.

Der zweite Teil ist aber nicht mehr in der Kompetenz des Kantons, dort fangen die Probleme an, weil Sie insbesondere dort Massnahmen fordern und eine Beschränkung der Flugbewegungen nicht in unseren Händen liegt. Jetzt haben wir das Problem, genau wie bei der Vorlage 4843, das heisst beim Postulat 142/2007. Das ist das heutige Traktandum Nummer 6, das wir nach eingehender Behandlung abschreiben. Wieso schreiben wir dieses Postulat mit dieser Vorlage ab? Weil der erste Teil erfüllt wird, die Anpassung der Lärmgebühren, und der zweite Teil nicht umsetzbar ist durch den Kanton Zürich, nicht umgesetzt werden kann. Also: Machen Sie nicht den gleichen Fehler wie 2007! Setzen Sie nicht Signale, machen Sie keinen bürokratischen Leerlauf! Denn dieser bürokratische Leerlauf unterstützt und führt nur zu einem vermehrten Eingriff durch den Bund. Und eine Kompetenzverschiebung von Zürich nach Bern, das will die SVP definitiv nicht. Also: Wollen Sie griffige Massnahmen, dann müssen Sie dieses Postulat ablehnen. Und, liebe CVP, EVP, dass Sie den ZFI nicht verstehen, das haben Sie schon in der Abstimmung bewiesen und auch mehrmals gesagt. Bei uns ist es nicht so. Ich habe mir nie mehr vom ZFI plus» erhofft, und ich bin auch immer gerade gestanden: Meine Aussage an einem Podium in Bäretswil gegen Ruedi Lais war auch, dass man nach drei bis fünf Jahren den ZFI genauer kontrollieren und vielleicht überarbeiten müsste. Das wäre richtig, aber mit diesem Postulat geht es nicht. Wenn Sie es jetzt unterstützen, verhindern Sie einen besseren Prozess im Richtplan. Lehnen Sie also das Postulat ab.

Regierungsrat Ernst Stocker: Wenn ich Sie so diskutieren höre, dann kommt mir der Ausspruch in den Sinn «Motor oder Last?», er passt hervorragend zu unserem Flughafen. Der ZFI war hier drin schon oft ein Thema, und Sie wissen ja eigentlich so gut wie ich, was der ZFI kann und was er nicht kann. Der ZFI ist ein hervorragendes Instrument, um zu messen, wie viele Leute wann, wo und wie irgendwo belastet werden, und gibt uns auch die Mittel, um gezielt Einfluss zu nehmen und diese Belastungen tief zu halten. Ich gehe mit Ihnen einig, der ZFI ist überschritten und wir müssen Massnahmen ergreifen. Diese Massnahmen haben wir Ihnen aufgezeigt. Es ist so, wie Regula Kaeser gesagt hat: Die Regierung denkt langfristig. Sie hat mit der Flight-Level-80-Regelung, mit der neuen Ergänzung des ZFI-Reglements zur Wohnqualität und mit den neuen Lärmgebühren, die momentan zur Prüfung beim BAZL (*Bundesamt für Zivilluftfahrt*) liegen, Massnahmen mitgetragen oder eingeleitet, um diesen ZFI-Wert

zu verbessern. Und denen, die hier in diesem Saal fordern, dass wir Flüge streichen, dass wir in Bern vorstellig werden, damit weniger geflogen wird, möchte ich einfach sagen: Wollen Sie das wirklich? Wollen Sie das? Wir haben im Kanton Zürich erfreulicherweise 3,3 Prozent Arbeitslosigkeit. Erfreulicherweise geht es diesem Land und diesem Stand hervorragend in diesem Umfeld, in dem wir uns befinden. Wir haben Frankenstärke, sofern Sie es vergessen haben. Unser Tourismus leidet massiv. Momentan kommen über 300'000 Leute aus China zum Beispiel in die Schweiz. Sie sind der Motor unserer Uhrenindustrie. Letzte Woche war die Uhren- und Schmuckmesse in Basel, es ist hervorragend gelaufen. Alles liegt über dem Flughafen Zürich, Ihrem und unserem Flughafen.

Ich möchte Ihnen einfach zu bedenken geben: Wenn Sie fordern, dass wir Flüge streichen in diesen Interkontinentalverbindungen, dann ist davon der Ausfluss, dass diese Flüge später sind und halt mehr zählen im ZFI. Wer das fordert, der fordert indirekt, dass wir weniger Arbeitsplätze in unserem Kanton haben. Das möchte ich Ihnen einfach sagen.

Und noch ein weiteres Beispiel: Diejenigen, die vehement den Innovationspark, einen Innovationspark im Raum Zürich fordern – ich fordere ihn auch und ich werde für ihn kämpfen –, aber die dürfen nicht fordern, dass wir Flüge in den Interkontinentalverbindungen streichen. Denn die kommen nicht mit dem Velo, Töffli und dem «Handwägeli» für den Innovationspark Dübendorf. Das möchte ich Ihnen einfach sagen. Und darum, Forderungen aufstellen, die nicht machbar sind, die unseren Wirtschaftsstandort, die unsere Arbeitsplätze gefährden, da wäre ich vorsichtig. Wir machen viel. Wir haben die Nachtstunden verlängert. Die Nachtflugsperrre wird eingehalten, wenn es möglich ist. Und, Marcel Burlet, wir können gerne einmal nach Frankfurt gehen. Dann wollen wir mal schauen, wie die es dort haben. Wir können mal dorthin gehen, mit dem Velo oder mit der Bahn, nicht mit dem Flugzeug. Ich bin nicht so sicher, ob das stimmt, was Sie sagen, ich bin überhaupt nicht sicher. Und ich möchte einfach allen zu bedenken geben, die ein Postulat jetzt überweisen, um ihrer Bevölkerung anscheinend den Eindruck zu geben, dass Sie da unsinnig kämpfen für diese Anliegen. Wir schauen, dass es machbar ist, diesen Interkontinentalflughafen im Einklang mit möglichst viel Bevölkerungsschutz zu betreiben. Das versichere ich Ihnen. Wir nehmen auch Einfluss, ich im Verwaltungsrat und vom Regierungsrat und vom Amt für Verkehr her. Aber verlangen Sie bitte nicht, dass wir in Bern vorstellig werden

mit dieser Forderung, die Sie, Marcel Burlet, stellen. Sie haben nämlich klipp und klar gesagt: «Streicht Flüge am späten Abend». Und wer das fordert, der soll das dann bitte auch zu den Wählerinnen und Wählern tragen und sagen: «Ja, wir wollen Ruhe haben in Zürich.» Dann haben wir vielleicht auch weniger Arbeit. Dass müssen Sie einfach wissen, das gilt für alle hier drin: Sie wissen genau, dass diese Mittel beschränkt sind. Wir können vielleicht zwei-, dreimal schießen in Bern. Aber Sie wissen ganz genau, dass Bern aus Interesse am Landesflughafen – es wurde auch gesagt – diese Mittel nicht einsetzen wird. Darum sind wir gut beraten, wenn wir mit den langfristigen Mitteln, die der Regierungsrat vorsieht, weiterfahren. Wenn sie der Meinung sind, dass wir mehr Mittel für diesen Ausbau der Lärmschutzmassnahmen im Perimeter des Flughafens benötigen, dann möchte ich das von Ihnen hören. Aber mit diesem «Postulätli», Marcel Burlet, können wir das nicht.

Und zum Schluss noch: überlegen Sie sich gut, was Sie machen. Wir brauchen diesen Flughafen. Er ist Last, aber er ist auch Motor dieses Kantons und dieser Volkswirtschaft. Besten Dank.

Ratspräsident Jürg Trachsel: Nach diesem fulminanten Votum stimmen wir ab.

Abstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 82 zu 81 Stimmen (bei 1 Enthaltung), das Postulat 39/2012 zu überweisen.

Das Geschäft ist erledigt.

5. Sofortige Streichung des Subventionsbeitrags an die Fachstelle mira und Berichterstattung über die Ergebnisse bezüglich der vom Kanton Zürich in Auftrag gegebenen Untersuchung der Fachstelle mira

Postulat von Corinne Thomet (CVP, Kloten), Matthias Hauser (SVP, Hüntwangen) und Stefan Hunger (BDP, Mönchaltorf) vom 12. März 2012

KR-Nr. 81/2012, Antrag auf Dringlicherklärung

Corinne Thomet (CVP, Kloten): Der Verein mira ist seit längerer Zeit umstritten und auch immer wieder Thema in den Medien. Eine Fachstelle, die sich für Prävention gegen sexuelle Übergriffe einsetzen sollte, hat laut Bericht des AJB (*Amt für Jugend und Berufsberatung*) auch massive personelle und strukturelle Probleme. Trotz dieser ausgewiesenen Mängel geniesst dieser Verein kantonale finanzielle Unterstützung von rund 100'000 Franken. In einer so heiklen Angelegenheit wünsche ich mehr Führungsmut von Seite Kanton. Die Streichung des Betrags – die umgehende Streichung des Betrags – zwingt dazu, zum Beispiel die klar umstrittenen Konfrontationsgespräche sofort zu stoppen. Bitte unterstützen Sie die Dringlichkeit dieses Themas und überweisen Sie das Postulat an den Regierungsrat.

Matthias Hauser (SVP, Hüntwangen): Dringlich ist das vorliegende Postulat, weil wir unbedingt wollen, dass die Erwägungen der Regierung und des Kantonsrates dazu derart zeitig erfolgen, dass deren Konsequenz im Budgetprozess 2013 berücksichtigt werden kann. Unserer Meinung nach steht diese Konsequenz allerdings heute schon fest, nämlich die Streichung der Subventionierung der Fachstelle mira. Wir wollen eine Unterscheidung zwischen Prävention und Intervention. Eine Beratungsstelle wie mira gehört in den Bereich der Prävention. Leider sehen die Konzepte von mira auch die Beratung bei Vorfällen vor, also Intervention. Intervention, das Vorgehen ab dem Moment, in dem ein Verdacht auf sexuellen Missbrauch geäußert ist, soll Sache der Polizei sein. Es geht um zu ernste Delikte, um tiefe Verletzung der persönlichen Integrität eines Menschen mit lebenslangen Folgen, um seelischen Mord. Ein Verdacht muss mit allen Mitteln geklärt werden – im Interesse der Opfer, damit ihr Leid aufhört, im Interesse von ungerechtfertigt Beschuldigten, was leider auch vorkommt, damit deutlich die Unschuld festgestellt werden könnte. Es geht um Ruf, Beruf, Arbeitsplatz und Familie. Um festzustellen, was Sache ist, gehört die Polizei auf den Platz.

Zwei Fälle sind uns bekannt, in denen mira durch das Bestreben zur Intervention Fehler gemacht hat. Eine Judo-Bewegungsschule wurde aus dem Verein mira aufgrund von Anschuldigungen ausgeschlossen. Weil die Mitgliedschaft bei einer solchen Fachstelle Bedingung für kantonale Sportsubventionen ist, war die Bewegungsschule existenziell gefährdet. Ein Missbrauch lag nicht vor, mira hat vor Bundesgericht verloren. Die Prozesskosten sind kantonal subventioniert. Im zweiten Fall lag ein Missbrauch vor, mira hat zum Gespräch geraten

statt zur Anzeige gedrängt. Der Täter, ein Kletterleiter, wechselte den Ort seiner Tätigkeit mit Kindern, weitere vier Jahre lang... (*Die Redezeit ist abgelaufen.*)

Peter Ritschard (EVP, Zürich): Das Postulat unserer Kollegin Corinne Thomet hat keine reale Grundlage. Es wird nicht bestritten, dass im Verein mira Fehler gemacht worden sind. Aufklärungsbedürftig waren ein Streit mit einem Ex-Mitglied vor Bundesgericht und eine umstrittene, inzwischen nicht mehr praktizierte Konfrontationspraxis mit Verdächtigten. mira hat sich von diesem Konzept ganz verabschiedet. mira ist heute eine professionell geführte Organisation zur Beratung von Vereinen bei der Präventionsarbeit gegen sexuellen Missbrauch. Sie ist keine Fachstelle gegen Kindsmisshandlung. Wenn Vorfälle aufgedeckt werden, vermittelt mira die Opfer an eine Fachstelle gegen sexuellen Missbrauch, zum Beispiel Castagna, oder rät zur Anzeige bei der Polizei.

Die Stadt Zürich hat im Rahmen des Zürcher Stadtverbandes für Sport eine eigene Anlaufstelle mit dem Namen VERSA. Die Stadt Zürich hat ihre Vorbehalte gegen mira im letzten Dezember 2011 widerrufen. Wir wollen kein Monopol. Zwei Fachstellen machen im Sinn einer gesunden Konkurrenz durchaus Sinn. mira hat sich personell und konzeptionell vollständig erneuert. Der Schritt aus der Pionierphase in eine professionell geführte Fachstelle ist gelungen.

Die EVP unterstützt die Dringlichkeit, weil wir der Meinung sind, die heute haltlosen Vorwürfe im Postulat müssten so schnell als möglich entkräftet werden.

Karin Maeder (SP, Rüti): Dringlich an diesem Vorstoss ist aus unserer Sicht nichts. Hingegen wäre es dringend, dass sich die Postulantin und Postulanten über den Stand der Dinge informieren würden, Peter Ritschard hat das ausführlich getan. Zeitung lesen am Samstag reicht da nicht aus. Der Vorstoss beinhaltet Sistierung der Subvention und einen Bericht. Gegen einen Bericht haben wir nichts einzuwenden. Aber ohne Fakten Subventionen zu streichen, unterstützen wir nicht. Die durch den Kanton in Auftrag gegebene Abklärung betreffend Unregelmässigkeiten bei mira hat sich als nichtig erwiesen. Personell wurde der Vorstand erneuert. Konfrontationsgespräche werden keine mehr durchgeführt. Die Arbeit von mira wird ausserordentlich geschätzt und ist gefragt wie nie zuvor. Vor Kurzem wurde die «Opti-

mus»- Studie veröffentlicht, welche die Notwendigkeit dieser Präventionsarbeit bekräftigt und aufzeigt. Dank den Subventionen, die der Kanton spricht, kann er auch Forderungen stellen, was er durchaus tut. Eine Sistierung dieses Beitrages wäre kurzsichtig. Ich bitte Sie, die Dringlichkeit nicht zu unterstützen.

Beat Bloch (CSP, Zürich): Die Grüne Fraktion hat das Postulat gelesen. Es wirft Fragen auf, auf die wir gerne etwas mehr Antworten haben. Wir hätten diese Antworten gerne schnell, weshalb wir die Dringlichkeit unterstützen. Ob wir dann das Postulat auch noch überweisen, werden wir entscheiden, wenn wir den Bericht des Regierungsrates gelesen haben. Danke für die Aufmerksamkeit.

Cyrrill von Planta (GLP, Zürich): Die Grünliberalen unterstützen die Dringlichkeit dieses Postulates, und zwar in erster Linie aus technischen, also gewissermassen budgettechnischen Gründen. Was hingegen die Unterstützung des Anliegens an sich betrifft, so sind die Diskussionen in der Fraktion noch nicht beendet. Das wird im Wesentlichen davon abhängen, ob die Organisation mira diese Auflagen wirklich befolgt hat und ob all diese Elogen, die wir jetzt schon gehört haben über die neue mira, auch wirklich stimmen. Das wird sicher alles einfließen, aber vorerst möchten wir die Dringlichkeit unterstützen, damit hier auch der Druck bestehen bleibt. Danke.

Abstimmung

Der Antrag auf Dringlicherklärung wird von 112 Ratsmitgliedern unterstützt. Damit ist das Quorum von 60 Stimmen erreicht. Das Postulat ist dringlich erklärt. Der Regierungsrat hat dazu innert vier Wochen begründet Stellung zu nehmen.

Das Geschäft ist erledigt.

6. Wirkungsvolle Lärmgebühren beim Flughafen Kloten

Antrag des Regierungsrates vom 5. Oktober 2011 zum Postulat KR-Nr. 142/2007 und gleichlautender Antrag der KEVU vom 10. Januar 2012 **4843**

Ruedi Lais (SP, Wallisellen), Präsident der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt (KEVU): Wir kommen thematisch in einem Rückwärtssalto wieder zum Traktandum 4 zurück. Am 26. Oktober 2009 hat unser Rat dieses Postulat mit 107 zu 55 Stimmen überwiesen. Der Regierungsrat legte am 5. Oktober 2011 seinen Bericht vor und beantragte die Abschreibung. Die KEVU kann sich diesem Antrag anschliessen.

Zum Zeitpunkt der Einreichung des Postulates im Mai 2007 zahlten fast 90 Prozent der Flugzeuge, welche in Kloten landeten, keine Lärmgebühren. Die Lärmgebühren hatten daher ihre lenkende Wirkung weitgehend verloren. Dass der Anteil gebührenpflichtiger, also lauter respektive in der Nacht landender Flugzeuge seit 2001 von 21 Prozent auf heute noch 11 Prozent gesunken ist, kann aber auch als Erfolg des früheren Lärmgebührenmodells gesehen werden. Um weiterhin Druck auf die Luftfahrtindustrie auszuüben, möglichst lärmgünstige Maschinen nach Zürich zu schicken, war eine Revision der Gebühren also angezeigt. Den letzten Ausschlag für eine Verschärfung der Gebühren gab aber nicht diese Erkenntnis – leider nicht diese Erkenntnis –, sondern ein Bundesgerichtsurteil vom 22. Dezember 2010. Das Bundesgericht verlangte vom Flughafen, dass er lenkungswirksame Zuschläge erhebt, welche nach der Lärmerzeugung und zeitlich gestaffelt sind. Der Flughafen Zürich AG wurde eine Frist von neun Monaten seit Zustellung des Urteils zur Überarbeitung ihrer Gebührenordnung und von weiteren 18 Monaten zur Inkraftsetzung der Änderung angesetzt.

Die Flughafen Zürich AG hat 2011 ein entsprechendes Modell beim BAZL eingereicht. Es bewirkt, dass nun 75 Prozent der Flugzeuge Lärmgebühren zahlen müssen. Die lenkende Wirkung wird also wiederhergestellt. Lärmzuschläge werden neu nicht nur in den Nachtstunden zwischen 22 und 6 Uhr, sondern auch in den Tagesrandstunden von 6 bis 7 Uhr und von 21 bis 22 Uhr fällig. In Zukunft – und dies nimmt die KEVU erfreut zur Kenntnis – will der Regierungsrat eine häufigere Anpassung der Gebühren an die technische Entwicklung verlangen.

Die KEVU beantragt aufgrund der Diskussion mit dem Regierungsrat einstimmig, das Postulat abzuschreiben. Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit.

Christian Lucek (SVP, Dänikon): Der KEVU-Präsident hat es im Detail ausgeführt, das Postulat stammt aus dem Jahr 2007. Aktuell liegt das neue Gebührenreglement beim BAZL zur Genehmigung vor. Nach dessen Inkrafttreten wird die lenkende Wirkung wieder erreicht sein. Ungefähr 75 Prozent der anfliegenden Flugzeuge werden wieder gebührenpflichtig, gegenüber den rund 11 Prozent, die noch vor der Anpassung in diese Kategorie fielen. Die Hauptforderung des Postulates ist damit erfüllt.

Die Anpassung beweist im Übrigen gerade die Wirksamkeit der Lärmgebühren. Die Fluggesellschaften bedienen Zürich durchwegs mit den modernsten Flugzeugen, was sich positiv auf die Emissionen auswirkt. Mit dem bevorstehenden Ersatz der Jumbolino-Flotte zum Beispiel wird die SWISS einen weiteren Beitrag dazu leisten. Die zweite Forderung nach einer rollenden Anpassung der Gebühren ist nicht praktikabel. Gegen eine häufigere Überprüfung des Gebührenmodells spricht jedoch nichts. Wir vertrauen dem Regierungsrat, dass er dies auch tun wird. Wir können das Postulat mit gutem Gewissen abschreiben.

Priska Seiler Graf (SP, Kloten): Die lärm- und zeitabhängigen Start- und Landegebühren wurden 1990 eingeführt, durchaus im Sinne einer Lenkungsabgabe. Das war eine fortschrittliche Tat, das muss man anerkennen. Die Wirkung ist bis heute spürbar. Seit dem Jahr 2000 wurden diese Gebühren aber nicht mehr angepasst, mit der Folge – wir haben es gehört –, dass 90 Prozent aller Flugzeugtypen, die Zürich Kloten anfliegen, in der Lärmklasse 5 fliegen, das heisst, sie zahlen überhaupt keinen Rappen Lärmgebühr. Das ist nun wirklich nicht im Sinne der Erfinder, die lenkende Wirkung verpufft so total. Diesen Missstand prangerte ja auch die Mehrheit dieses Parlaments an und darum wurde das Postulat im Oktober 2009 – das ist schon lange seither – überwiesen.

Wir können jetzt erfreut zur Kenntnis nehmen, dass sich offensichtlich einiges getan hat in Sachen Anpassung der Lärmgebühren. Der Flughafen entwickelte ein neues Gebührenmodell, das meines Wissens immer noch beim BAZL zur Bewilligungserteilung liegt – vielleicht

weiss da Regierungsrat Ernst Stocker mehr – und auf den Sommerflugplan 2013 in Kraft treten soll. Das ist zwei Jahre früher notabene, als der Flughafen ursprünglich plante. Er wollte dies nämlich erst 2015 tun, der Kommissionspräsident hat auch darauf hingewiesen. Man wollte halt Rücksicht auf den Homecarrier SWISS nehmen, der erst dann seine Flotte erneuert hat. Das Bundesgericht entschied jedoch im Rahmen des Urteils zum vorläufigen Betriebsreglement, dass die Anpassung der Lärmgebühren unverzüglich an die Hand genommen werden müsse. Zum Schutze der Bevölkerung soll damit nicht länger zugewartet werden. Mit diesem neuen Gebührenmodell werden 75 Prozent von allen Flugzeugen, die den Flughafen Zürich Kloten anfliegen, wieder Gebühren zahlen müssen. Zudem werden für die Tagesrand- und die Nachtstunden zusätzliche Gebühreinzuschläge eingeführt. Das ist ein wichtiger und richtiger Schritt. Schliesslich ist gerade die konsequente Einhaltung der Nachtruhe der wirksamste Fluglärmschutz, ich erinnere an zwei Traktanden vorher. In diesem Sinne ist die Hauptforderung des Postulates erfüllt, das freut mich natürlich. Trotzdem, drei Wermutstropfen bleiben noch ein bisschen auf mir liegen:

Erstens: Die zweite Forderung des Postulates, die einen Automatismus zur Anpassung der Lärmgebühren verlangte, ist laut der Antwort des Regierungsrates nicht realisierbar, da jede Revision des Gebührenmodells jeweils zeitraubende Rechtswege mit sich bringe. Zudem bräuchten Fluggesellschaften auch wieder Zeit, ihre Flotte anzupassen. Diese Argumente kann ich nachvollziehen. Nur hätte ich in dem Fall gerne von der Regierung einen anderen Vorschlag oder eine andere Idee erwartet. Es gäbe sicher auch noch andere Lösungen, wie so ein Automatismus etabliert werden könnte. Da fehlt es etwas an Fantasie oder auch an Mut. Immerhin versichert der Regierungsrat uns in seiner Antwort auf das Postulat Folgendes, ich zitiere: «Der Regierungsrat unterstützt jedoch eine zeitlich häufigere Anpassung der Lärmklasseneinteilung, als dies in der Vergangenheit der Fall war. Er wird sich hierfür bei der Geschäftsleitung und im Verwaltungsrat der Flughafen Zürich AG einsetzen.» Wir werden das beobachten und natürlich beim Wort nehmen.

Zweitens: Wieder brauchte es ein Bundesgerichtsurteil, damit die Interessen der Flughafenanwohnerinnen und -anwohner gewährleistet werden. Das Bundesgericht entscheidet offensichtlich alles, was mit dem Flughafen zu tun hat. Es wäre darum auch mal sehr schön, wenn ein Entscheid gefällt würde, der nicht im Nachhinein vom Bundesge-

richt wieder korrigiert werden müsste, weil er nämlich bevölkerungsunverträglich ist. Ich erinnere da auch gern wieder an das Thema «Nachtflugsperre».

Drittens: Der Schutzverband wurde nicht mehr angehört, als das neue Lärmgebührenmodell denn endlich konkretere Züge annahm. Die grösste Interessenvertretung der Bevölkerung hätte sicher gerne eine Stellungnahme dazu abgegeben. Da aber die Hauptforderung des Postulates, nämlich die Einführung eines neuen Lärmgebührenmodells, das seinen Namen auch verdient, erfüllt ist, steht der Abschreibung meines Erachtens und auch des Erachtens meiner Fraktion nichts mehr entgegen.

Robert Brunner (Grüne, Steinmaur): Es gibt einfach nichts mehr zu ergänzen zu dem, was Priska Seiler Graf gesagt hat. Wir unterstützen Wort für Wort, wir schreiben ab, aber eben mit Absingen wüster Lieder. Danke.

Gerhard Fischer (EVP, Bäretswil): Wir sind der Meinung, dass die Lenkungsabgaben wieder neu eingesetzt werden sollen, dass die Lenkungswirkung über die Gebühren in Zukunft wieder greifen soll, damit Zürich von den technisch besten Flugzeugen angefliegen wird. Das heisst nämlich letztendlich: weniger Lärm, weniger Umweltbelastung und auch mehr Sicherheit. Davon profitieren wir alle.

Benno Scherrer Moser (GLP, Uster): Wir werden dieses Postulat heute abschreiben können – ganz unaufgeregt. Das heisst aber nicht, dass das Postulat nicht notwendig gewesen wäre, und das heisst ja auch nicht, dass das Lärmproblem gelöst wäre. Das heisst aber, dass wir von den Bestrebungen um wirkungsvolle Lärmgebühren beim Flughafen Zürich Kenntnis genommen haben und dass diese auf einem wirklich guten Weg sind. Es ist so, nur eine stetige Anpassung der Gebührenverordnung an den technischen Fortschritt stellt sicher, dass die Airlines leisere Flugzeuge einsetzen und so die Bevölkerung geschützt werden kann. Es wurde gesagt, es ist enttäuschend, dass der Flughafen die Gebühren erst später hätte anpassen wollen und dazu gezwungen werden musste. Nun wird es aber erfüllt, damit ist das Postulat erfüllt. Und auch das wurde schon moniert: Es fehlt ein Mechanismus, der automatisch zum Zug kommt, vielleicht auch, wenn ein bestimmter Prozentsatz der Flugzeuge nicht mehr Gebühren bezahlen muss. Aber

nochmals positiv zu würdigen: Der Regierungsrat unterstützt eine häufigere Anpassung. Er hält fest, dass diese Gebührenordnungen nicht mehr so lange liegenbleiben dürfen. In diesem positiven Ton möchte ich auch der Abschreibung zustimmen. Danke.

Cornelia Keller (BDP, Gossau): Die Forderung des fünf Jahre alten Postulats ist nicht mehr zeitgemäss. Trotzdem hat es noch eine gewisse Gültigkeit, nämlich dass laute Flugzeuge massive Gebühren bezahlen müssen und leisere Flugzeuge nicht. Heute werden vor allem leisere Flugzeuge von den Airlines nach Zürich geschickt. Nun sind aber zurzeit bereits 85 Prozent der Flieger leiser und können daher nicht mehr mit sehr hohen Gebühren behaftet werden. Das ist die Krux an der Sache: Das Geld fliesst nicht mehr. Daher hat der Regierungsrat weitere Anpassungen veranlasst, beziehungsweise wird laufend angepasst. Neu sollen 75 Prozent der Flieger belastet werden. Das neue Lärmgebührenmodell liegt nun beim BAZL. Die BDP unterstützt die Abschreibung.

Alex Gantner (FDP, Maur): Wir von der FDP stellen Folgendes fest: Erstens ist die Forderung nach einer sofortigen Anpassung nicht umsetzbar. Das ist etwas, was wir schon 2009 wussten. Die zweite Forderung, dass immer auf mindestens 50 Prozent der Flugbewegungen Lärmgebühren erhoben werden müssen, ist ein interessanter, aber auch willkürlicher Ansatz. Und die Politik darf nicht willkürlich sein, von dem her auch unsere Skepsis bezüglich Automatismen, über die man vielleicht schon am Nachdenken ist. Lärmgebühren sollen mittel- und langfristige Anreize geben, dass Fluggesellschaften mit lärmärmeren Flugzeugen den Flughafen Zürich anfliegen, und dies gilt vor allem für den Homecarrier SWISS. Dabei geht es um Investitionsentscheide, also um Planungssicherheit für die Fluggesellschaften. Frühere Lärmgebühren haben gegriffen, und wir sind überzeugt, dass auch die jetzigen Lärmgebühren greifen und ihre Anreize geben werden. Es ist, wie wir wissen, nichts passiert in der Zwischenzeit, da verweise ich auf die Antwort des Regierungsrates und auf das, was in diesem Saal schon gesagt worden ist. Das dürfte ja auch der Grund dafür sein, dass die KEVU einstimmig für Abschreiben ist. Zuallerletzt: Das lärmlose, das geräuschlose Flugzeug bleibt vorläufig ein Traum, nachvollziehbar aus aerodynamischen und physikalischen Gründen. Es gibt aber sicher Tüftler, die an dieser Thematik arbeiten. Der Bei-

trag der Politik wäre, den Innovationsstandort Schweiz zu fördern, damit ein möglicher technologischer Durchbruch «swissmade» sein könnte.

Regierungsrat Ernst Stocker: Ich kann es kurz machen, es ist ja erfreulich, wenn man sich in einem so brisanten Geschäft rund um den Flughafen einig ist, dass die Kommission einstimmig Abschreibung beschliesst. Da kann ich Ihnen nur sagen: Mein Ziel und das Ziel der Regierung ist es, dass wir in Zürich fliegen wollen – und nicht Lärm machen. Besten Dank für die Abschreibung.

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

Das Postulat 142/2007 ist abgeschrieben.

Das Geschäft ist erledigt.

Geburtstagsgratulation

Ratspräsident Jürg Trachsel: Bevor ich die Pause einschalte, gratuliere ich Hans Läubli noch ganz herzlich zu seinem heutigen Geburtstag. Herzliche Gratulation. (*Applaus.*)

7. Mehr Raum und Sicherheit für den Fussverkehr in grossen Knoten des öffentlichen Verkehrs

Antrag des Regierungsrates vom 31. August 2011 zum Postulat KR-Nr. 17/2007 und gleichlautender Antrag der KEVU vom 10. Januar 2012 **4828**

Ruedi Lais (SP, Wallisellen), Präsident der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt (KEVU): Am 21. September 2009 hat unser Rat dieses Postulat vom 22. Januar 2007 mit 89 zu 79 Stimmen überwiesen. Der Regierungsrat legte am 31. August 2011 seinen Bericht vor und beantragte die Abschreibung. Die KEVU kann sich diesem Antrag anschliessen.

Seit der Eröffnung der S-Bahn 1990 hat die Zahl der Passagiere um 150 Prozent zugenommen. Ein grosser Teil dieser Passagiere durchquert auf seiner Reise zu Fuss einen der grossen Knoten unseres Schienennetzes im Kanton, also die Bahnhöfe Zürich Hauptbahnhof, Zürich Oerlikon, Zürich Hardbrücke oder Winterthur. Die Durchgänge, Rolltreppen, Perrons dieser Knoten wurden grösstenteils noch ohne genauere Berechnung der maximalen Fussgängerströme erstellt. Wer zum Beispiel den Hauptbahnhof Winterthur besser kennt, der hat sicher Verständnis dafür, dass sowohl dieses Postulat als auch das Postulat unter Traktandum 10 aus Winterthur stammen und dass dort die Sicherheit auf dem Bahnhof ein Thema ist. Die Zugfrequenzen und das Angebot an Sitzplätzen waren ganz offensichtlich die Hauptsorgen des ZVV (*Zürcher Verkehrsverbund*), währenddem die Kapazität der Zugänge etwas in den Hintergrund gerückt war.

In der Beratung zeigte der ZVV nicht nur diese Ausgangslage auf, sondern verwies auch auf den kommerziellen Druck, der auf den SBB lastet. Sie müssen die meist frequentierten Quadratmeter für die Brezelkönige und andere Schnellimbisse oder Reklameträger vermieten, was zusätzliche Engpässe für die Fussgängerströme schafft. In neuerer Zeit ist man sich beim ZVV – das hat die KEVU gut feststellen können – der Tragweite des Problems bewusst geworden. Die zweite Querpassage des Hauptbahnhofs Zürich zwischen Sihlpost und Lagerstrasse bietet nun für den Fussgängerstrom sehr komfortable Platzverhältnisse. Sie zeigt die Massstäbe auf, die hier gesetzt werden müssen. Auch in den Vororten sind erste Unterführungen nicht nur als minimale Durchschlüpfe zu den Perrons gestaltet worden, sondern als innerstädtische Fussgängerachsen. Lobend und nicht ganz ohne Lokalstolz verweise ich auf das Beispiel Wallisellen.

Nebst diesen grosszügigen baulichen Massnahmen wirkt der ZVV aber auch betrieblich darauf hin, dass in den grössten Umsteigeknoten nicht noch viel mehr Fussgängerverkehr entsteht. Dies ist möglich dank konsequenter Einrichtung von Durchmesserlinien bei der S-Bahn. Der ZVV konnte die KEVU davon überzeugen, dass sich SBB, ZVV und Gemeinden, welche je nach Projekt unterschiedlich an den Baukosten beteiligt sind, der Wichtigkeit von genügend dimensionierten Zugängen zu den Zügen bewusst sind. Im Rahmen der vierten Teilergänzung der S-Bahn werden denn auch auf den Bahnhöfen Hardbrücke, Oerlikon und Winterthur wesentliche Verbesserungen realisiert. Auf der betrieblichen Ebene muss der ZVV weiterhin bei der Bahn darauf hinwirken, dass im täglichen Kampf um jeden Quad-

ratmeter kommerziell verwertbarer Fläche die Komfort- und Sicherheitsinteressen der ÖV-Kundinnen und -Kunden nicht zu kurz kommen.

Aufgrund des Berichts und der Informationen in der Kommission beantragt Ihnen die KEVU einstimmig, das Postulat abzuschreiben. Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit.

Orlando Wyss (SVP, Dübendorf): Die Postulanten hegen die Befürchtung, dass in den grössten Knoten des öffentlichen Verkehrs zu wenig Raum für die Benutzer besteht, und forderten, dass mehr Raum für die Fussgänger geschaffen werden soll. Dies soll den Komfort und die Sicherheit der ÖV-Benutzer steigern. In seiner Antwort zeigte der Regierungsrat auf, dass die gestiegene Nachfrage zu vereinzelt Kapazitätsengpässen während den Hauptverkehrszeiten führen kann. Betroffen sind vor allem die grossen S-Bahn-Stationen Zürich Hauptbahnhof, Winterthur, Zürich Oerlikon, Hardbrücke und Stadelhofen. Zu Engpässen kann es auch bei Unterführungen, Perron-Zugängen sowie einzelnen Perrons kommen, worunter sogar die Pünktlichkeit des S-Bahn-Verkehrs leiden kann. Durch die gewerbliche Nutzung dieser Standorte, welche von den Benützern des öffentlichen Verkehrs aber sehr geschätzt werden, entsteht ein Interessenkonflikt: einerseits das Bedürfnis der Kunden sowie der Geschäftsinhaber und deren Vermieter nach reibungslosem Erfüllen des Konsumverhaltens der Passagiere und andererseits der störungsfreie Ablauf der Passagierströme. In diesem Spannungsfeld müssen jeweils die besten Lösungen gefunden werden. Der Handlungsbedarf ist jedoch von allen Beteiligten erkannt und es sind verschiedene Massnahmen bereits umgesetzt worden oder in Planung. Die Verantwortlichen konnten aufzeigen, dass durch Infrastrukturmassnahmen optimierte Angebotskonzepte und aktivere Kundenlenkung in den grössten Knotenpunkten diese Probleme angegangen werden. Diese Lösungen müssen in einem sinnvollen Kosten-Nutzen-Verhältnis stehen. Es ist zu beachten, dass die Massnahmen von verschiedenen Beteiligten umgesetzt werden müssen: Bund, Kantone, Gemeinde und Drittanbieter sind daran beteiligt. Bei den grössten ÖV-Projekten der nahen Zukunft werden die Ansinnen der Postulanten mitberücksichtigt. Das Ziel ist, durch kundenorientierte, finanzierbare und für den Kanton Zürich tragbare Lösungen für den Fussgängerverkehr den bestehenden Raum optimal zu nutzen.

Aufgrund des Berichts des Regierungsrates kann das vorliegende Postulat abgeschrieben werden.

Andreas Wolf (Grüne, Dietikon): Wenn man bedenkt, dass sich die Nachfrage seit der Eröffnung der Zürcher S-Bahn vor 22 Jahren um 150 Prozent erhöht hat und bisher an den wenigsten Bahnhöfen Anpassungen an Unterführungen und Perrons stattgefunden haben, so grenzt es doch fast an ein Wunder, dass das S-Bahn-Netz noch immer so reibungslos funktioniert. Es ist der damaligen Voraussicht und einer immer wieder optimierten Logistik zu verdanken, dass die ÖV-Knoten erst in den letzten Jahren immer mehr an ihre Kapazitätsgrenzen stossen. In den nächsten zehn Jahren wird in Zürich mit 20 bis 40 Prozent mehr ÖV-Benutzern gerechnet. Im ganzen Kanton wird von einem Zuwachs von 25 Prozent in acht Jahren ausgegangen. Es ist wohl allen klar, dass diese zusätzlichen Mängel an verschiedenen Orten nicht mehr mit der heutigen Infrastruktur bewältigt werden können. Auch der Regierungsrat hat erkannt, dass es vermehrt zu Engpässen in Unterführungen und auf Perrons kommen wird. Ein Ausbau dieser Engpässe ist unumgänglich, auch wenn dieser nicht überall umzusetzen ist; man denke an die Hardbrücke oder an den Stadelhofen. Ergänzend möchte der Regierungsrat neue Angebote, wie zum Beispiel zusätzliche umsteigefreie Verbindungen schaffen und die Kundenlenkung verbessern.

Was aber vor allem wichtig ist, um die Attraktivität des ÖV weiter zu erhöhen, sind optimierte Zugänge für Fussgänger und Velofahrer zu den Bahnhöfen und Haltestellen. Die Perrons müssen mindestens alle 100 Meter einen Zugang haben. Denn nur wenn Bahnhöfe und Haltestellen optimal erreichbar sind, werden sie auch genutzt. Bereits ein kleiner Umweg führt zu Zeitverlust und zu einer Mindernutzung des ÖV-Angebotes. In der vor Kurzem eingereichten Parlamentarischen Initiative 66/2012 fordern SP, Grüne und GLP deshalb unter anderem, die Perron-Zugänge und Velo-Abstellplätze auszubauen und deren Standorte zu optimieren.

Der Regierungsrat hat in seiner Antwort zum vorliegenden Postulat aufgezeigt, dass er das Problem erkannt hat und Massnahmen geplant sind. Das Postulat kann deshalb abgeschrieben werden. Wichtig ist nun aber, dass die geplanten Massnahmen zügig umgesetzt werden und damit der Fuss- und Veloverkehr sowie die Benutzung des ÖV attraktiver werden. Denn eine Erhöhung der S-Bahn-Kapazitäten

bringt herzlich wenig, wenn deren potenzielle Benutzer die Haltestelle nicht erreichen.

Sabine Ziegler (SP, Zürich): Als Willy Germann und ich dieses Postulat eingereicht haben, war es klar: Das war der Anfang eines grossen Themenbereichs, den wir im Kantonsrat in den nächsten Jahren bearbeiten müssen, und das ist die Thematik des Fussverkehrs. Der Spruch «Der Kluge reist im Zuge» ist nur dann sinnvoll, wenn man sagt: «Jetzt ist Schluss, jetzt gehen wir mal zu Fuss». Das heisst, die Qualität der Umsteigebeziehungen zwischen Fussgänger/Fussgängerin und öffentlichem Verkehr muss verbessert werden, damit wir diese Verkehrskette oder Mobilitätskette von Haus zu Haus oder von Haus zu Büro oder von Büro zu Büro wirklich schliessen können. Bei diesem Vorstoss waren wir stark auf die Verkehrsknoten mit hohem Aufkommen konzentriert, das heisst also Hauptbahnhof Zürich, Oerlikon, Hardbrücke, aber auch Winterthur natürlich – Willy Germann ist Winterthurer –, der wichtigste Knotenpunkt überhaupt in diesem Kanton. Wir haben gemerkt, dass, als diese Bahnhöfe vor mehr als 100 Jahren gebaut worden sind – unsere Alfred Eschers seien gegrüsst –, doch nie daran gedacht wurde, dass ein S-Bahn-System so ausführlich gebaut werden wird und wir so einen hohen Zuwachs an Bewohnerinnen und Bewohnern haben, die so mobil sein wollen. Das heisst, es braucht Anpassung. Wir haben Anpassung auf den Schienen, sei das der Durchgangsbahnhof oder die vierte Teilergänzung. Ich denke, in Winterthur bedeutet das bessere Anschlüsse in Richtung Ostschweiz. Oder auch die Hardbrücke, das ganz neue Gebiet Zürich West müssen wir nennen. Ob es als Arbeits- oder als Vergnügungsquartier genutzt wird, hier haben wir neue hohe Verkehrsaufkommen, die auch immer mehr in Gefahr sind, dass wir nicht nur die Züge verpassen, sondern auch zwischen die Züge fallen. Ich will nur diesen Personenunfall von vorletzter Woche am Bahnhof Stadelhofen nennen. Zum Glück ist er ohne irgendwelchen Schaden passiert, aber das war aufgrund eines zu grossen Perrons. Eine Frau wurde vom Sog des Zuges zwischen Zug und Perron gezogen und hat diesen Unfall zum Glück ohne irgendwelche körperliche Verletzungen überlebt. Wenn wir aber solche Geschichten hören, dann müssen wir aufhorchen und diese Bahnhöfe dringend anpassen.

Was mir sehr Freude macht, ist einerseits: Wir haben eine Schwachstellenanalyse. Wir haben teilweise auch Massnahmen; ich denke an den Bahnhof Oerlikon oder an den Hauptbahnhof, die Verbesserungen

mit sich bringen werden. Aber ich glaube, es ist zentral, dass wir uns auch die Zuteilung und die Verantwortung für den Ausbau dieser grösseren Bahnhofsknoten neu überlegen. Es ist ja ursprünglich die Gemeinde eigentlich zuständig und vielleicht der Transportbetreiber. Aber für so grosse Knoten, wie ich sie genannt habe – Hardbrücke, Hauptbahnhof, Oerlikon, Winterthur –, ist es langsam auch eine städteplanerische oder raumplanerische Funktion, die übernommen werden muss. Und hier müsste auch der Kanton eingreifen und die Qualität besser definieren, damit wir wirklich einen Service public haben und nicht nur einen «Service commercial».

Im Moment – das wissen wir ja alle – haben wir mit unseren grossen Bahnhöfen sehr grosse kommerzielle Flächen, die interessant sind. Ich muss nicht den Brezelkönig nennen, aber ich nenn ihn mal, es sind der Brezelkönig und Konsorten. Das mag ja interessant sein für die SBB, aber andererseits sind das Punkte, die unsre Bahnhöfe so verstellen, dass wir nicht von den Zügen ein- und aussteigen können. Hier, denke ich, müssten wir uns wieder überlegen, welche Grundqualität der Bahnhof haben soll, damit es wirklich ein Service public ist und nicht nur ein «Service commercial».

Es war sehr interessant in der Beratung der KEVU, dass die KEVU sehr grosszügig war und die Bahnhöfe überhaupt analysiert hat und gemerkt hat, dass wir ein bisschen ausserhalb des engen Perron-Raums weitere Schwachstellen haben, hauptsächlich bei der Verbindung. Wie kommen wir von irgendwelchen Städten an diese Bahnhöfe und welche Umsteigequalitäten müssen hier definiert sein? Es hat mich sehr gefreut, dass wir wirklich auch Anhörungen hatten, unter anderem mit dem Verband «Fussverkehr Schweiz», der uns eigentlich den Anlass dazu geboten hat, dass wir jetzt die Parlamentarische Initiative, die Andreas Wolf schon genannt hat, einreichen konnten, dass eigentlich die ganze Umsteigequalität auch von den Fahrrädern zu den Bahnhöfen oder zu Fuss zum Bahnhof neu definiert. Das heisst, was Willy Germann vor ein paar Jahren immer gesagt hat, ich muss es zuhänden des Protokolls erwähnen, was Willy immer gesagt hat: Es braucht mehr Elektronik statt Beton. Ich glaube, das ist auch so, auch an den Bahnhöfen. Wir müssen eine bessere Verkehrslenkung haben, auch eine Informationslenkung haben. Aber wir brauchen auch bauliche Massnahmen. Was wir vor ein paar Jahren angestossen haben, wird uns noch weiter folgen. Wir haben diese PI eingereicht, die wirklich klar sagt: Es braucht eine Fussgängerförderung. Wie wir wissen, wird der Raum knapper und knapper. Hier müssen wir auch schauen,

dass der Raum für Personen, die zu Fuss gehen, attraktiv bleibt. Denn nur wenn es attraktiv ist, werden diese Personen andere, umweltschonende Verkehrsmittel nutzen, die effektiv und effizient sind, sowohl für die Person, aber auch effektiv für unsere Umwelt.

Das Postulat ist in sich erfüllt, wir dürfen es abschreiben. Aber bitte bleiben Sie auf Sendung, wir kommen wieder mit der PI 66/2012.

Gerhard Fischer (EVP, Bäretswil): Wetzikon gehört vielleicht nicht zu den grossen Knoten des öffentlichen Verkehrs im Kanton Zürich, aber dennoch gibt es dort ein Beispiel, dass einer Lösung harrt, bevor überhaupt dieses Postulat eingereicht wurde. Ich bin froh, dass die Regierung und der ZVV hier drangeblieben sind, wenn es auch wenig gebracht hat. Da sind schon vor langen Jahren geharnischte Briefe der Regierung nach Bern gegangen. Es geht um das Geleise 1 am Bahnhof Wetzikon. Der Perron ist zu niedrig. Es braucht eine Einsteigehilfe. Und immer wieder, in regelmässigen Abständen, werde ich von behinderten Menschen angegangen, die fragen, warum dort nichts passiert. Es passiert dort wirklich nichts, obwohl bei diesem Perron auf der einen Seite die S3 und auf der andern Seite die Busse ankommen. Und wenn man diese Einsteigehilfe entfernen und das Perron erhöhen würde, könnte man vom Bus besser aussteigen, von der S3 besser aussteigen und das Perron würde um die Einsteigehilfe breiter. Ich verstehe nicht, warum die SBB nicht endlich vorwärts machen, das wäre eine relativ kleine Massnahme. Ich weiss nicht, ob es noch den Stadtrat dafür braucht, dass der auch noch interveniert. Es gibt also auch ausserhalb der grossen Knoten Massnahmen, die mit relativ geringen Mitteln sehr viel bringen würden. Aber auch die EVP ist für Abschreibung dieses Postulates.

Benno Scherrer Moser (GLP, Uster): Also noch ein Postulat heute, das wichtig war, aber jetzt mit gutem Gewissen abgeschrieben werden kann. Wir bekamen eine aufschlussreiche Auslegeordnung, wo und wie der Fussverkehr in den grössten Knoten des öffentlichen Verkehrs verbessert werden kann, auch schon verbessert worden ist. Und wir haben interessante Diskussionen geführt auch mit Vertretern des Fussverkehrs. Es gibt Schwachstellen an den grössten Knoten. Konkret: Es gibt enge Platzverhältnisse bei Unterführungen, Perrons und Aufgängen. Das Problem ist erkannt. Vor zehn, zwanzig Jahren wurde diesem Aspekt, den Fussgängerströmen, ja in der Tat noch zu wenig

Beachtung geschenkt. Jetzt werden – auch das geht auf ein Postulat zurück – Passagierströme auch mit Simulationen analysiert, und es wird nach Verbesserungen gesucht. Das Problem sind – neben den Finanzen – die engen Platzverhältnisse, welche es oft verunmöglichen, ohne grösste Investitionen Perrons und/oder Aufgänge zu verbreitern. Vielleicht werden wir in Zukunft nochmals und intensiver über eine Entflechtung der Fussgängerströme und eine Entflechtung auch der Zugänge zu Doppelstöckern auf der oberen Ebene nachdenken müssen, so wie ich das in einer Anfrage zur Diskussion gestellt habe. Es gibt Probleme in den Unterführungen, aber auch bei den oberirdischen Zugängen und in Stationen von weiter her aus den Städten. Das wird dann wichtiger als diese Abschreibungsdiskussion heute, und deshalb – es wurde schon gesagt – haben SP, Grüne und GLP einen entsprechenden Vorstoss eingereicht, der das Gesetz über den öffentlichen Personenverkehr ergänzen soll, um auch in Zukunft nicht wegen zu enger Platzverhältnisse am Boden, bei den Zugängen Marktanteile zu verlieren. Wir stimmen der Abschreibung zu.

Alex Gantner (FDP, Maur): Eigentlich ist es ja ganz logisch: Will man den ÖV benützen, braucht es einen Schritt, nämlich denjenigen, einzusteigen bei Tram, Zug, Bus. Und dieser Schritt erfolgt zu Fuss. Damit wird klar, dass der Fussverkehr ein integrierter Teil des öffentlichen Verkehrs ist. Das war schon immer so. Ja, manchmal wird es etwas eng. Manchmal muss man sich gedulden. Wir kennen alle solche Situationen zu den Spitzenzeiten. Nun stellt sich aber zwingend auch die Frage, was eigentlich die Politik in dieser Thematik zu suchen hat. Wir sind nämlich leider einmal mehr zutiefst in einem operativen Bereich angelangt. Der ZVV und die Verkehrsbetriebe sind sich der Schnittstellen und deren Problematiken bewusst und haben aus unserer Sicht ausgiebig, aufschlussreich und souverän in der KEVU darüber berichtet. Braucht es wirklich ein solches Postulat? Und weil dies ein Dauerbrenner sein wird, wird es wieder Postulate brauchen. Oder sollte man hier nicht direkte Gespräche und direkte Kontakte und Empfehlungen brauchen und verwenden? Die anonyme Masse der Fussgänger, wenn ich sie so nennen darf – dazu gehören wir ja auch selbst –, die den öffentlichen Verkehr oder auch nur die Infrastruktur des öffentlichen Verkehrs benutzen, haben sogar Interessenvertreter, die Organisation «Fussverkehr Schweiz», und in der Stadt Zürich einen Velobeauftragten.

Der ZVV gilt bekanntlich weltweit als eine der besten ÖV-Organisationen. Es wird ständig auf hohem Niveau optimiert, auch im Fussgängerbereich, unter Berücksichtigung der Sicherheit und der Finanzen. Wir sind überzeugt, dass es trotz des zu erwartenden Verkehrswachstums so bald in Zürich keine japanischen Verhältnisse herrschen werden. Es gilt nun, wie von der Regierung angekündigt, die verschiedenen Massnahmen schrittweise bei den anstehenden Neubau- und Ausbauprojekten umzusetzen. Wir stimmen der Abschreibung zu.

Regierungsrat Ernst Stocker: Wie bereits gesagt wurde, haben wir ja mit der KEVU zusammen eine breite Auslegeordnung über die Problematik der Fussgängerströme gemacht. Aufgrund der Voten möchte ich einfach festhalten: Eigentlich funktionieren die Fussgängerströme im Raum Zürich gut. Aber es gibt Verbesserungspotenzial, da gebe ich Ihnen recht. Hier wollen wir ja auch mit Massnahmen rund um das vierte Teilergänzungs-Paket eingreifen. Andererseits hat der Bund mehrere 100 Millionen im Paket FAB I (*Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur*) und STEP (*strategisches Entwicklungsprogramm Bahninfrastruktur*) vorgesehen für diese Fussgängeranlagen, damit diese verbessert werden sollen. Und die Erkenntnis ist natürlich auch, dass bei Ausbauten des öffentlichen Verkehrs, gerade im Bereich der Fussgängerströme, Massnahmen einfliessen müssen, dass wir nicht nur die Geleise erneuern müssen, sondern dass die Fussgängerströme sehr wichtig sind.

Von diesem Aspekt her ist es, glaube ich, richtig, dass wir diesen Vorstoss heute abschreiben. Aber ich bin mir bewusst, dass es hier weiterhin ein Auge darauf zu haben gilt, dass der Zugang zu den Zügen funktionieren kann. Besten Dank.

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

Das Postulat 17/2008 ist abgeschrieben.

Das Geschäft ist erledigt.

8. Effizienzsteigerung der Zürcher Standortförderung und Standortpromotion (*Reduzierte Debatte*)

Antrag des Regierungsrates vom 22. Dezember 2010 zum dringlichen Postulat KR-Nr. 365/2009 und gleichlautender Antrag der WAK vom 24. Januar 2012 **4754**

Hans Heinrich Rath (SVP, Pfäffikon), Präsident der Kommission für Wirtschaft und Abgaben (WAK): Das vorliegende Postulat wurde vor zweieinhalb Jahren eingereicht. Es lud den Regierungsrat ein zu prüfen, welches Sparpotenzial eine rechtliche und organisatorische Umgestaltung insbesondere der GZA (*Greater Zurich Area*) und der kantonalen Standortförderung hätte. In einem Bericht solle aufgezeigt werden, wie die Effizienz und Effektivität der Standortförderungsaktivitäten dadurch beeinflusst würden. Die Umgestaltung könne beispielsweise eine vollständige Integration dieser Aktivitäten in die öffentliche Verwaltung oder eine vollständige Ausgliederung aus der Verwaltung bedeuten.

Die Regierung hat den Handlungsbedarf erkannt. Im Zusammenhang mit der Neuausrichtung der GZA wurden verschiedene Varianten geprüft. Ein grosses Augenmerk kommt dabei einer sinnvollen Aufgabenzuweisung und der Vermeidung von Aufgabenüberschneidungen zwischen den verschiedenen Akteuren zu. Der Kantonsrat hat im Zusammenhang mit der Vorlage 4822 am 21. November 2011 das Thema «Standortmarketing» intensiv diskutiert und mit 128 Ja gegen 30 Nein-Stimmen, bei einer Enthaltung, dem Antrag der Regierung betreffend Greater Zurich Area zugestimmt respektive den Kredit für die Jahre 2012 bis 2015 genehmigt und damit auch deren Neuausrichtung. Die involvierten Akteure sind nun gefordert, in der Praxis zu zeigen, dass die Neuausrichtung erfolgreich ist.

Vor diesem Hintergrund beantragt Ihnen die Kommission für Wirtschaft und Abgaben einstimmig, im Rahmen einer Reduzierten Debatte das vorliegende Postulat abzuschreiben.

Arnold Suter (SVP, Kilchberg): Mit der Annahme des GZA-Kredits wurde die Aufgabenteilung zwischen GZA und der kantonalen Standortförderung, die in der Vergangenheit zu grossen Unstimmigkeiten und damit Reibungsverlusten führte, klar entflochten und neu aufgegleist. Mit einer sinnvollen Aufgabenzuweisung und der Vermeidung von Doppelspurigkeiten sind die Voraussetzungen für eine effi-

ziente Umsetzung der Zürcher Standortförderung geschaffen worden. Die ersten Rückmeldungen sind positiv. Es geht jetzt in Zukunft darum, dass die Neuausrichtung in der Praxis weiter gelebt wird. In diesem Sinne werden wir die Arbeit der verschiedenen Akteure weiterhin kritisch begleiten, um die geforderte Effizienzsteigerung auch sicherzustellen. Die SVP ist aufgrund der Neuausrichtung für Abschreibung des dringlichen Postulates.

Benjamin Schwarzenbach (GLP, Zürich): Der Bericht des Regierungsrates zeigt, dass er sich vertieft Gedanken zur Standortförderung und zu einer sinnvollen Entflechtung der Zuständigkeiten der einzelnen Institutionen gemacht hat. Dabei verfolgt er eine Strategie der Zahnräder, die ineinander greifen. Das heisst, die Aufgaben der Standortförderung sollen zwischen den verschiedenen Institutionen sinnvoll aufgeteilt werden. Ich hätte mir gewünscht, dass der Regierungsrat sich auch Gedanken zu einem Modell macht, das alle Aktivitäten der Standortförderung bei einem einzelnen Kompetenzträger konzentriert. Aufgrund der historisch gewachsenen Strukturen ist das aber wohl nicht realistisch. Nichtsdestotrotz sind die geplanten Massnahmen geeignet, um Effizienzsteigerungen zu erreichen und Überschneidungen zu vermeiden. Die GLP empfiehlt deshalb, das Postulat abzuschreiben. Besten Dank.

Peter Ritschard (EVP, Zürich): In einer bereits fernerer Vergangenheit wurde die Effizienz der Zürcher Bemühungen zur Standortförderung bezweifelt. Die Volkswirtschaftsdirektion ist unter neuer Leitung, die Organisation ist erneuert worden. Die EVP ist der Meinung, wir sollten der Volkswirtschaftsdirektion jetzt Raum lassen, um zu wirken. Im Übrigen sind wir der Meinung, es brauche vorläufig keine Diskussion mehr über GZA, Standortförderung et cetera, et cetera. Das ist auch gleich unser Diskussionsbeitrag zu Traktandum 11.

Franco Albanese (CVP, Winterthur): Das Postulat hat mittlerweile tatsächlich die Abschreibungsreife erreicht und ist spätestens nach dem kürzlich vom Kantonsrat deutlich angenommenen Objektkredit für die neu ausgerichtete GZA-Stiftung mindestens bis auf Weiteres hinfällig geworden. Jetzt gilt es nämlich in erster Linie, weiterhin aufmerksam die Augen auf die zukünftige Arbeit der Standortförderer und Standortpromotoren zu richten und sie arbeiten zu lassen. Denn

die Effizienz- und vor allem Effektivitätsthematik bleibt auch in Zukunft ohnehin ein ständig aktuelles und prioritär zu berücksichtigendes Kriterium, welches auch die CVP beharrlich und in allen Bereichen des öffentlichen Engagements weiterhin in den Vordergrund stellen wird. Es sei hier bei dieser Gelegenheit der Vollständigkeit zuliebe nochmals darauf hinzuweisen, dass die CVP auch stets ein Augenmerk darauf legen wird, dass die Ansiedlungshilfen von ausländischen Firmen nicht von einseitigen Zugeständnissen irgendwelcher Privilegien erfolgen. Ansonsten würden die Anstrengungen lediglich auf Kosten heimischer Unternehmen ausgetragen, welche dadurch unweigerlich einem verzerrten Wettbewerb ausgesetzt wären. Das wäre für uns inakzeptabel, weil dies dem gesamten Wirtschaftsraum Schaden zufügen würde und nicht zuletzt unsere zahlreichen alteingesessenen und wertvollen Familienunternehmen besonders empfindlich träfe. In diesem Fall wäre jedes Bemühen um Effizienz zweitrangig und das Streben nach der Effektivität definitiv ad absurdum getrieben. Auf die weiteren kritischen Punkte möchte ich hier nicht nochmals eingehen und verweise auf mein Votum vom 21. November 2011. Ich bedanke mich bei den Postulanten fürs Aufgreifen ihres berechtigten Anliegen und beim Regierungsrat für den beleuchtenden Bericht. Die CVP stimmt der Abschreibung des Postulates zu.

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

Das dringliche Postulat 365/2009 ist abgeschrieben.

Das Geschäft ist erledigt.

9. Massnahmen gegen die Verkehrsüberlastung im Knonauer Amt

Antrag des Regierungsrates vom 5. Oktober 2011 zum Postulat KR-Nr. 281/2007 und gleichlautender Antrag der KEVU vom 7. Februar 2012 **4842**

Ruedi Lais (SP, Wallisellen), Präsident der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt (KEVU): Am 9. November 2009, also vier Tage vor der Eröffnung der A4, hat unser Rat dieses Postulat mit 85 zu 83

Stimmen überwiesen. Der Regierungsrat legte am 5. Oktober 2011 seinen Bericht vor und beantragte die Abschreibung. Die KEVU kann sich diesem Antrag anschliessen. Das Postulat war im September 2007 im Hinblick auf die erwähnte Autobahn-Eröffnung eingereicht worden. Die flankierenden Massnahmen und Übergangsmassnahmen waren schon mehrmals Gegenstand der Verhandlungen unseres Rates, zuletzt am 9. Januar 2012 beim Geschäft 4782, Objektkredit Autobahnzubringer Obfelden/Ottenbach, und am 16. Januar 2012 beim Geschäft 4648, Kennzahlen Westumfahrung. Auch bei der heutigen Vorlage verweist der Regierungsrat auf die diversen flankierenden Massnahmen beim privaten und beim öffentlichen Verkehr. Gegenüber den Erwägungen zu den erwähnten anderen Ratsgeschäften ergeben sich für die KEVU keine neuen Aspekte. Die KEVU beantragt Ihnen deshalb einstimmig, das Postulat abzuschreiben.

Hans Läubli (Grüne, Affoltern a. A.): Das Postulat wurde im September 2007 eingereicht, und in der Tat ist viel Wasser die Reuss hinuntergeflossen in der Zwischenzeit und die Lage hat sich grundlegend verändert. Der Herr Regierungsrat war am letzten Donnerstag in Affoltern und hat sich auch über die Entwicklung, das Bevölkerungswachstum und natürlich auch entsprechend das Verkehrswachstum informieren können und hat sich auch dazu geäussert. Von den im Postulat ausgeführten Anliegen – es sind fünf Anliegen – wurde in keiner Art und Weise auch nur ein einziges vom Regierungsrat wirklich aufgenommen, obwohl ja das Postulat von der Mehrheit dieses Rates überwiesen worden war. Im Dezember 2007 hat der Regierungsrat aufgrund völlig falscher Verkehrsprognosen beschlossen, den Autobahnzubringer durch das BLN-Gebiet (*Bundesinventar der Landschaften und Naturdenkmäler von nationaler Bedeutung*) in Ottenbach und den Weiler Bickwil zu verwirklichen, nachdem er ein Jahr zuvor oder ein halbes Jahr zuvor das Projekt zurückgezogen hatte. Die A4 wurde im November 2009 eröffnet, und es war zu diesem Zeitpunkt keine einzige flankierende Massnahme verwirklicht. Auch danach und auch heute noch sind nicht alle fertig umgesetzt und fertiggestellt. Wie gesagt traf von den Verkehrsprognosen der Planungsgruppe Knonaue-ramt keine einzige zu. Das Verkehrsaufkommen ist 30 bis 50 Prozent tiefer als prognostiziert. Auf der Muristrasse in Ottenbach, die mit dem 60-Millionen-Strassenprojekt umfahren werden soll, ist es mit rund 5500 Fahrzeugen pro Tag auf dieser Kantonsstrasse im Vergleich zu vor sechs Jahren um kein einziges Fahrzeug gewachsen. Und trotz-

dem soll diese Strasse umfahren werden mit einer Strasse, die durch ein BLN-Gebiet führt.

Bei den flankierenden Massnahmen, die sich grösstenteils jetzt im Bau befinden, sind keine Tempo-30-Zonen enthalten. Verschiedene gefährliche Stellen, so zum Beispiel Schulwegübergänge über Kantonsstrassen in verschiedenen Gemeinden, könnten aber dadurch massiv entschärft werden. Dafür wird von den Gemeindebehörden und vom Regierungsrat Hand in Hand mit der Strassenbau- und Autolobby auf Teufel komm raus alles dafür unternommen, dass sich die hohen Verkehrsprognosen doch noch verwirklichen. So wird alles dafür getan, um den motorisierten Individualverkehr aus dem Aargau doch noch anzulocken, anstatt ihn einzudämmen oder zumindest zu plafonieren, wie das Postulat dies fordert. Zudem sind keinerlei Massnahmen zum Ausbau des öffentlichen Verkehrs zwischen dem Aargauer beziehungsweise dem Zürcher Reusstal und dem wichtigen Verkehrsknotenpunkt Bahnhof Affoltern am Albis vorgesehen, im Gegenteil: Wie durch den Regierungsrat im Postulat angekündigt, wurde die Fahrzeit einiger Postautolinien verlängert und gewisse Streckenabschnitte werden schlechter bedient also zuvor. So entsteht der Eindruck, dass alles unternommen wird, um die Leute zum Umsteigen vom öffentlichen Verkehr auf ihr Auto zu bewegen, anstatt umgekehrt. Da sich die Ausgangslage tatsächlich total verändert hat, stimmen wir aber trotz dieser wenig erfreulichen Haltung des Regierungsrates der Abschreibung des Postulates zu. Wir sind zuversichtlich, dass die Zürcher Stimmbevölkerung den unsinnigen Autozubringer im September 2012 ablehnen wird und dass dann sinnvollere Verkehrskonzepte ausgearbeitet werden müssen. Wir erwarten ein regionales Verkehrskonzept mit Einbezug des öffentlichen Verkehrs, wie dies im von mir mitunterzeichneten Postulat von Sabine Ziegler, das vor einigen Wochen eingereicht wurde, verlangt wird. Besten Dank.

Hanspeter Haug (SVP, Weiningen): Sie haben jetzt zwei Mal gehört, wann dieses Postulat eingereicht wurde, ich will es nicht wiederholen. Es fasste damals die Bedenken und Befürchtungen nach der Eröffnung der N4 zusammen und forderte den Regierungsrat auf, im Hinblick auf diesen Zeitpunkt verschiedene Massnahmen bezüglich Verkehrssicherheit, Kapazitätsbeschränkungen, flankierende Massnahmen und Priorisierungen für den öffentlichen Verkehr einzuleiten. Es sind, wie gesagt, vier Jahre ins Land gegangen seit diesem Zeitpunkt, und aus dem Bericht der Regierung vom Oktober 2010 plus zusätzlichen Er-

gänzungen vom Januar 2012 kann entnommen werden, dass insgesamt 35 Massnahmen als flankierende Übergangsmassnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit umgesetzt wurden. Nach ersten Erkenntnissen konnte kein erhöhtes Unfallgeschehen festgestellt werden. Also Sie haben Herrn Läubli gehört, der die wüsten Lieder abgesungen hat, und unsere Wahrnehmung ist eine andere bezüglich dieser Massnahmen. Bezüglich der geforderten Kapazitätseinschränkungen ist dies ein zweischneidiges Schwert, denn je mehr die Staatsstrassen mit Tempo 30 belegt werden, desto mehr wird sich der Verkehr auch den Weg über die Gemeindestrassen suchen, und der Verkehr wird dorthin verlegt, wo man ihn gerade gar nicht will. Zugleich behindert eine solche Massnahme auch den strassengebundenen ÖV. Demgegenüber – das will ich jetzt klar sagen – kann aber hier auch gesagt werden, dass die Dörfer an den früher stark belasteten Durchgangsstrassen im Säuliamt ganz wesentlich durch die N4 entlastet werden konnten. In Sachen ÖV wurde mit der dritten Teilergänzung der S-Bahn im Knonaueramt bis Affoltern der Viertelstundentakt eingeführt. Und seit der Eröffnung der N4 wurden Schnellbuslinien bis Affoltern eingerichtet, mit Anschlussmöglichkeiten bis in die angrenzenden Aargauer Gemeinden. Mit der vierten Teilergänzung werden weitere Anpassungen im Knonaueramt im Bereich S-Bahn erfolgen, und darauf ebenfalls abgestimmt wird das Busangebot.

Seit der Einreichung dieses Postulates ist wirklich schon manche Maus in ein anderes Loch geschlüpft. In dieser Zeit hat die Regierung aber nicht geschlafen, sondern geeignete Massnahmen getroffen, um der Situation gerecht zu werden. Ich beantrage Ihnen Abschreibung des Postulates und danke Ihnen für die Aufmerksamkeit.

Moritz Spillmann (SP, Ottenbach): Abschreiben können wir das Postulat allemal. Die inhaltlichen Forderungen aber sollten wir nicht so rasch vergessen. Sie werden möglicherweise bald wieder, dann aber unter anderen Voraussetzungen, auf den Tisch kommen. Denn über das Verkehrsverschieben im Knonaueramt wird noch in diesem Jahr die Stimmbevölkerung entscheiden können, wir haben das gehört, das Referendum zum Objektkredit Autobahnzubringer Obfelden/Ottenbach steht. Es bleibt dabei fraglich, ob die Zürcher Bevölkerung 60 Millionen Franken zugunsten einer Umfahrung für 6000 Fahrzeuge sprechen wird. Doch selbst wenn das Volk grünes Licht gibt, bestehen aus rechtlicher Sicht weiterhin Zweifel, ob die Umfahrung in Ottenbach überhaupt gebaut werden darf. Diese Rechtsunsi-

cherheit erkannte auch der Regierungsrat selber. Ich bedaure deshalb, dass der Kantonsrat im Januar 2012 bei der Behandlung des Autobahnzubringers nicht auf diese Kompromisslösung der SP eingetreten ist. Der Verzicht auf den Umfahrungsteil in Ottenbach hätte uns viel Ärger erspart. Die Frage nach alternativen Lösungen zur Entlastung der Dörfer wird uns also möglicherweise bald wieder beschäftigen. Anstelle des heute geplanten Ausbaus der Verkehrskapazität müsste dann wohl tatsächlich die im Postulat geforderte Beschränkung der Kapazität treten. Unter den neuen Voraussetzungen dürften dann auch die Temporeduktionen auf den Hauptachsen nicht mehr einfach so weggewischt werden, gerade unter dem Aspekt der Schulwegsicherheit.

Der Bericht des Regierungsrates ist aber aus heutiger Sicht – und da bin ich nicht mit Hans Läubli einverstanden – absolut nachvollziehbar. Und ich anerkenne auch die Leistungen der Regierung im Zuge des Autobahnzubringer-Projektes, die verschiedenen Schutzansprüche einzufordern. Und er hat sie auch anerkannt. Es bleibt aber eine grundsätzliche Differenz bestehen: Die SP und auch die Postulanten wollen dem Knonaueramt den von der Regierung geforderten Ausbau der Kapazität nicht zumuten; ein Ausbau, der nicht auf eine Nachfrage reagiert, sondern seine Nachfrage eben auch erst schafft. Unsere Gemeinden sollen weder mit neuen unnötigen Strassen durch intakte Landschaften noch mit freier Fahrt mitten durch die Dörfer dem Kopf hinhalten für die Attraktivitätssteigerung des Kantons Aargau. Da hätte ich von der Regierung mehr Einsatz für die Interessen des eigenen Kantons erwartet. Aber um es kurz zu machen: Auch wenn wir das Postulat abschreiben, bleibt das Knonaueramt verkehrspolitisch sicherlich auf der Traktandenliste. Vielen Dank.

Hans Wiesner (GLP, Bonstetten): Lieber Taten als Berichte! Tempo 30 auf Kantonsstrassen, die mangels Umfahrung auch als Autobahnzubringer dienen, ist aus Sicht der GLP nicht sinnvoll. Und das ändert sich auch nicht durch einen Zusatzbericht. Die Priorisierung der Postautos im Pendlerstau ist tatsächlich ein Thema, doch auch hier führt ein Zusatzbericht nicht weiter. Deshalb lehnt die GLP einen solchen ab und ist für die Abschreibung des Postulates.

Am 9. Januar 2012 haben wir einer Umfahrung Ottenbach zugestimmt. Damit dieses Projekt beim angestrebten Referendum vor dem Volk eine Chance hat, sind jedoch klare Zeichen Richtung Eindäm-

mung des Verkehrszuwachses gefordert: Gespräche mit dem Kanton Aargau, Anreize zum Umsteigen auf den ÖV oder das Velo und Schutzmassnahmen für die Bevölkerung. Hier sind die Befürworter der Umfahrung – der Regierungsrat gehört dazu – gefordert. Die Absichtserklärung einer neuen Westumfahrung um Affoltern aus Kreisen der lokalen SVP, nur eine Woche nach unserer Abstimmung, war da sicher kontraproduktiv und ein Schritt in die falsche Richtung. Danke.

Regierungsrat Ernst Stocker: Das Postulat ist sicher durch die Beschlüsse des Kantonsrates weitgehend bedeutungslos geworden. Auch wir sind uns bewusst, dass die Volksabstimmung betreffend Umfahrungsstrasse kommen wird. Da warten wir mal ab, wie es herauskommt. Ich muss Ihnen einfach sagen, auch im Knonaueramt brauchen wir eine Strassenverkehrsinfrastruktur und die müssen wir intakt halten. Es ist richtig, dass wir versuchen, den Verkehr auf die Autobahn zu kanalisieren, weil niemand Verkehr in den Wohngebieten will. Das Knonaueramt – ich konnte es letzten Donnerstag wieder erleben an einer Veranstaltung der Standortförderung – ist natürlich ein Boomgebiet. Es ist attraktiv, im Knonaueramt zu wohnen und zu leben. Und die Leute, die das tun, fühlen sich sehr gut dort und klagen eigentlich wenig. Man muss auch sagen, dass der öffentliche Verkehr sehr gut ausgebaut ist. Das ist auch ein Wachstumstreiber, denn das Knonaueramt wird auch die Bewährungsprobe rund um den Richtplan haben, ob man einig wird mit den Gemeinden. Gibt es weitere Bauzonen oder werden diese, wie es der Kantonsrat vorsieht, zurückgenommen? Hier gibt es auch Differenzen. Ich glaube, wir versuchen mit allen Mitteln, das Knonaueramt ländlich als Naherholungsgebiet zu erhalten. Aber trotz all dieser Massnahmen ist es ein attraktives Gebiet, ich habe das auch letzten Donnerstag gesagt. Zürich – das gilt für den Kanton Zürich, aber auch für das Knonaueramt – ist eigentlich im Gegensatz zu Berlin, über das einmal gesagt wurde «Berlin ist arm und sexy», sind das Knonaueramt und Zürich reich und sexy (*Heiterkeit*), da sollten alle wissen, was das heisst. Alle wollen zu uns und wollen da leben und von diesen Vorteilen profitieren. Und hier sind wir wieder bei der Diskussion: Wo wollen wir hin und wie können wir unsere Vorteile für die Bevölkerung, für uns alle möglichst lange und gut wirksam machen? Besten Dank.

Ratspräsident Jürg Trachsel: Die vorberatende Kommission schlägt auch hier die Abschreibung des Postulates vor. Ein anderer Antrag wurde nicht gestellt. Das Verfahren ist beendet.

Das Postulat 281/2007 ist abgeschrieben.

Das Geschäft ist erledigt.

10. Wirksame Sicherheitsmassnahmen auf den Bahnhöfen des Kantons Zürich

Postulat von Martin Geilinger (Grüne, Winterthur) und Patrick Hächler (CVP, Gossau) vom 22. September 2008

KR-Nr. 319/2008, RRB-Nr. 69/14. Januar 2009 (Stellungnahme)

Das Postulat hat folgenden Wortlaut:

«Der Regierungsrat wird beauftragt, sich bei den SBB dafür einzusetzen, dass durch wirksame Sicherheitsmassnahmen im Bahnverkehr die Sicherheit der Bahnkunden auf den Bahnhöfen des Kantons Zürich verbessert wird.

Begründung:

Die Sicherheit auf manchen Bahnhöfen des Kantons Zürich ist nicht ausreichend. Besonders dort nicht, wo Zugskreuzungen abgewickelt werden, ohne dass die Fahrgäste sichere, schienenfreie Gleiszugänge haben. Solche Bahnhöfe, wie z.B. diejenigen von Marthalen, Winterthur Wülflingen, Winterthur Töss und Embrach-Rorbas bedeuten für die Bahnkunden eine grosse Gefahr. Dies hat der Unfall vom letzten November auf dem Bahnhof Embrach-Rorbas deutlich gezeigt. Dort verunfallte trotz Warntafel eine Frau schwer, als sie ihren Zug erreichen wollte und dabei zwei Gleise überqueren musste. Eine andere Gefahr bedeuten die meist unangekündigten Zugdurchfahrten, welche durch die neuen Züge leiser und schneller erfolgen. Die von den SBB ergriffenen Sicherheitsmassnahmen, wie z.B. Warntafeln und weisse Linien, sind nicht wirksam und genügen bei Weitem nicht.

Es braucht andere Massnahmen und ein Konzept, wie das Risiko von Personenunfällen reduziert werden kann. Dies umso mehr, als die Automatisierung im öffentlichen Verkehr voranschreitet. Dabei sollen insbesondere Massnahmen geprüft werden, welche ohne Unterführungen auskommen, z.B. automatische Absperrungen, akustische Ein-

fahrtssignale, Zugsansagen (wie im Bahnhof Stettbach) oder der Einsatz von Personen zur Warnung der Fahrgäste.

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

Im Kanton Zürich gibt es heute 119 SBB-Bahnhöfe. Zum Zeitpunkt der Einführung der S-Bahn 1990 verfügten rund 60% dieser Bahnhöfe über schienenfreie Zugänge (Zugang durch Über- oder Unterführungen). Beim Rest erfolgte der Zugang schienengleich. Seit 1990 wurden 27 Bahnhöfe umgebaut, wobei die schienengleichen Zugänge aufgehoben wurden.

Zurzeit verfügen noch 20 Bahnhöfe bzw. 15% über schienengleiche Zugänge: Zweidlen, Niederweningen, Embrach-Rorbas, Pfungen-Neftenbach, Winterthur Wülflingen, Winterthur Töss, Marthalen, Thalheim-Altikon, Ossingen, Stammheim, Kollbrunn, Rikon, Turbenthal, Wila, Saland, Bauma, Fischenthal, Wald, Illnau und Feuerthalen (Stand Oktober 2008).

Auf diesen 20 Bahnhöfen ohne schienenfreie Zugänge sind die baulichen und betrieblichen Anforderungen gemäss den geltenden gesetzlichen Bestimmungen für Kreuzungsbahnhöfe erfüllt. Mit dem Fahrplan 2008 finden jedoch im Regelbetrieb nur auf fünf ferngesteuerten bzw. automatisierten (Niederweningen, Pfungen-Neftenbach, Thalheim-Altikon, Marthalen und Stammheim) sowie auf drei bedienten Bahnhöfen ohne schienenfreie Zugänge (Rikon, Wila und Fischenthal) regelmässig Kreuzungen statt.

Auf den Zürcher Bahnhöfen der SBB ohne schienenfreie Zugänge steigen werktags rund 20 000 Personen ein und aus. Von 2006 bis heute haben sich auf diesen 20 Bahnhöfen drei Unfälle ereignet, wobei eine Person leicht, eine mittelschwer und eine schwer verletzt worden ist.

Diese Unfälle sind sehr zu bedauern. Werden die drei Unfälle den rund 20 Mio. Fahrgästen gegenübergestellt, welche die fraglichen Bahnhöfe im gleichen Zeitraum benützt haben, so liegt diese Unfallquote indessen laut Angaben der SBB nicht höher als bei Bahnhöfen mit schienenfreien Zugängen, auf denen sich die Unfälle hauptsächlich wegen illegalem Überqueren der Gleise ereignen. Auch wenn hinter den statistischen Werten menschliche Schicksale stehen und jeder Unfall ein Unfall zu viel ist, zeigt die Statistik doch auch, dass eine absolute Sicherheit nicht gewährleistet werden kann. Der grösste Un-

sicherheitsfaktor ist naturbedingt der Mensch. Heute lassen sich Personen im öffentlichen Raum zunehmend durch Telefonate, Musikgeräte, Zeitungen usw. ablenken. Sie schenken dem Verkehrsgeschehen auf Strassen, Fussgängerstreifen, Plätzen, Bahnhöfen, Tram- und Bushaltestellen nicht mehr die nötige Aufmerksamkeit. Dieser Problematik kann praktisch nicht begegnet werden. Es wird auch bei zusätzlichen Sicherheitsmassnahmen immer Umstände geben, bei denen unglückliche Verknüpfungen von Einzelheiten zu Unfällen führen, die aus der Distanz betrachtet vermeidbar gewesen wären.

Auch wenn eine absolute Sicherheit durch den Bau schienenfreier Zugänge nicht gewährleistet werden kann, sollen im Rahmen des ordentlichen SBB-Budgets und der 4. Teilergänzungen der S-Bahn Zürich im Zeitraum 2013 bis 2020 weitere 13 Bahnhöfe mit eingleisigen Perronanlagen ausgerüstet oder die schienengleichen Zugänge aufgehoben werden. Es handelt sich mit Ausnahme von Pfungen-Neftenbach um sämtliche Bahnhöfe, auf denen regelmässige Kreuzungen stattfinden (Rikon, Wila, Fischenthal, Niederweningen, Marthalen, Thalheim-Altikon und Stammheim). Hinzu kommen die Bahnhöfe Kollbrunn, Turbenthal, Saland, Bauma, Wald und Illnau. Somit verbleiben nach 2020 sieben Bahnhöfe unverändert: Zweidlen, Embrach-Rorbas, Pfungen-Neftenbach, Winterthur Wülflingen, Winterthur Töss, Ossingen, und Feuerthalen. Im Rahmen von Erneuerungen von Bahnanlagen (z.B. im Tösstal) werden ausserdem nicht mehr benötigte Gleise, Weichen und Perronanlagen abgebaut mit dem Ziel, schienengleiche Zugänge aufzuheben, auch wenn dadurch die betriebliche Flexibilität bei Verspätungen verloren geht.

Über die baulichen Massnahmen hinaus werden zurzeit laut Angaben der SBB Grobstudien erstellt, die aufzeigen sollen, wie die Zugänglichkeit und der stufenlose Einstieg in die Züge auf jenen Bahnhöfen ohne schienenfreie Zugänge verbessert werden kann, die nicht im Rahmen des ordentlichen SBB-Budgets und der 4. Teilergänzung der S-Bahn Zürich im Zeitraum 2013 bis 2020 angepasst werden. Die Studien sind noch nicht abgeschlossen und eine Umsetzung möglicher Lösungsansätze ist zeitlich noch nicht bestimmt.

Im Rahmen der geplanten Infrastrukturausbauten sind somit zahlreiche Massnahmen zur baulichen Aufhebung von schienengleichen Zugängen vorgesehen und für die verbleibenden sieben Stationen wird geprüft, wie die Situation verbessert werden kann.

Neben der Aufhebung der schienengleichen Zugänge gibt es zahlreiche weitere Massnahmen wie visuell-taktile Sicherheitslinien, Warntafeln und Warnhinweise, ausdrückliche Verbote, Fähranweisungen an das Personal, Herabsetzung der Einfahrtgeschwindigkeit, Kameraüberwachung, Verbreiterungen von Perrons, situative Durchfahrtsignale usw., die der Verbesserung der Sicherheit der Menschen auf den Bahnhöfen dienen. Dabei handelt es sich um einen dynamischen Prozess, bei dem die SBB auch Wirksamkeitsprüfungen durchführt. So zeigt beispielsweise die Praxis, dass vermehrte Warnmeldungen mittels Lautsprecherdurchsagen auf Bahnhöfen nicht nur wenig nützen, sondern sogar kontraproduktiv wirken können, weil echte Gefahrenmeldungen nicht mehr wahrgenommen werden. Regelmässige Lautsprechermeldungen oder Einfahrtssignale werden im Übrigen von Anwohnerinnen und Anwohnern oft als Lärmbelästigung empfunden. Aufgrund dieses Erkenntnis wird risikoorientierten und situativen Durchfahrtswarnungen im Einzelfall der Vorzug gegeben.

Grundsätzlich ist davon auszugehen, dass die SBB selbst ein grosses Interesse an einem wirksamen Sicherheitsmanagement auf den Bahnhöfen haben und sinnvolle Massnahmen, die über die gesetzlichen Vorgaben hinausgehen und die Sicherheit erhöhen, in der Regel auch umsetzen.

Der Regierungsrat beantragt dem Kantonsrat daher, das Postulat KR-Nr. 319/2008 nicht zu überweisen.»

Patrick Hächler (CVP, Gossau): Sicherheit auf den Bahnhöfen ist zweifellos ein wichtiges Anliegen, das uns nicht kalt lässt. Es geht um den Ruf des ÖV. Die vorliegende Stellungnahme enthält durchaus wertvolle Informationen. Es passieren gewisse Schritte, und das ist gut so. Aber es gibt immer noch zahlreiche Gefahrenherde. Weitere Massnahmen sind unbedingt anzupacken und sie sollen doch auch etwas beschleunigt werden. Im Bericht vermisse ich allerdings Ansätze, die etwas kreativer sind und noch etwas weiter gehen. Gerade auch zum Beispiel schnelle Zugsdurchfahrten teilweise mit Tempo über 100 sind durchaus eine Gefahr. Auch die schnellen Zugseinfahrten dank der modernen Technik sind ein Risiko. Warum will man nicht zum Beispiel Lichter in den Boden einbauen, deren Blinken das Einfahren des Zugs anzeigen? Es ist eben dem Rechnung zu tragen, dass die Leute sich heute eher ablenken lassen als in früheren Zeiten, als jeder Zug noch ein Ereignis war. Es gibt immer wieder bedauerliche

Vorfälle, nicht allzu zahlreiche natürlich, aber es sind zu viele. Jedes Menschenleben sollte doch, wo möglich, geschützt werden. Nachher ist man dann ratlos und gibt sich fatalistisch in der Hoffnung, es würde nicht mehr passieren. Weil bezüglich Sicherheit auf den Bahnhöfen noch mehr getan werden müsste, ist das Postulat zu überweisen.

Markus Schaaf (EVP, Zell): Beim Studieren der regierungsrätlichen Antwort zu diesem Postulat kamen bei mir fast heimatliche Gefühle auf. Knapp die Hälfte der unterentwickelten Bahnhöfe stammt aus meiner Umgebung im Zürcher Oberland. Ich kenne diese Bahnhöfe also aus eigener Erfahrung, vermutlich im Gegensatz zum Verfasser des regierungsrätlichen Berichts. Und ich muss Ihnen sagen, es herrscht hier durchaus Handlungsbedarf. Vertröstungen bis ins Jahr 2020 geben nicht das Gefühl, dass der Regierungsrat die Anliegen der Betroffenen wirklich ernst nimmt.

Der Regierungsrat weist darauf hin, dass es im Leben – und damit auch im ÖV – keine absolute Sicherheit gebe. Aber gerade da, wo Risiken erkannt sind, müssen wir diesen auch entsprechend begegnen. Es reicht einfach nicht, nur mit Statistiken zu argumentieren, es hätte noch nicht viele Todesfälle gegeben. Grosse Risiken gibt es: Morgens um sieben, ein langer Güterzug fährt ungebremst durch den Bahnhof Winterthur. In Rikon kreuzen sich Züge der Tösstaler Linie. Schüler, Bewohner des Altersheims, Mütter mit Kinderwagen müssen die Geleise überqueren und hoffen, dass dies jeweils unfallfrei geschehe. Oder in Kloten: 3000 Hockey-Fans – gut, jetzt warten sie nicht mehr –, aber während der Play-Offs warteten 3000 Hockey-Fans auf den Zug, der sie nach Hause bringt. Es ist eine Frage der Zeit, bis einmal ein Wartender auf ein Geleis gedrängt wird.

Beim Lesen des regierungsrätlichen Berichts konnten wir uns des Eindrucks nicht verwehren, dass die Regierung hier die Verantwortung an die SBB und den ZVV abschiebt. Da es hier um Menschenleben geht und diese wichtig sind, ist uns das Abschieben der Verantwortung zu billig. Deshalb wird die EVP an der Überweisung des Postulates festhalten.

Marcel Burlet (SP, Regensdorf): Eigentlich hätten wir ja beim Traktandum 7 schon darüber sprechen können, das Ganze ist ja verwandt. Also der Regierungsrat soll jetzt beauftragt werden, für mehr Sicherheit der Bahnkunden auf den Bahnhöfen zu sorgen. Haben Sie sich

vorher diese ruhige Schulklasse oben auf der Empore angeschaut? Ich weiss aus eigener Erfahrung: Auf dem Bahnhof ist es nicht so. Ich weiss das als Sekundarlehrer. Man muss immer unheimlich aufpassen, dass die nicht in die Nähe der weissen Linie gehen. Man muss vorher genau diskutieren, weil eben bei uns die Bahnhöfe nicht so sicher sind: Ich frage mich, wie da der Regierungsrat dagegen sein kann. Wir haben doch immer wieder Personenunfälle, wir haben das heute Morgen schon gehört, Tendenz wahrscheinlich steigend. Ich kann Ihnen jetzt schon sagen, die SP-Fraktion wird dieses Postulat unterstützen. Ein bisschen billig ist die Begründung der Regierung. Ich lese da, dass der moderne Mensch eben durch Telefonate, Musikgeräte oder Zeitungen abgelenkt werde. Wer liest denn heute noch Zeitung? Höchstens der Kantonsrat. Ich finde, die Exekutive macht es sich zu einfach. Sicherheit geht einfach vor, vor allem im öffentlichen Verkehr, der ja als sehr sicher gilt.

Ich kann das bestätigen, mit der Sicherheit auf den Perrons steht es nicht immer zum Besten. Mir kommen zwei markante Beispiele in den Sinn: Bahnhof Oerlikon, Gleis 6, wir warten auf eine S-Bahn. Und jetzt kommt mit Schwung ein Güterzug aus dem Limmattal und braust mit 80 Stundenkilometern vorbei. Das ist sehr gefährlich. Oder ein anderes Beispiel, weil meine jüngere Tochter dort gewohnt hat: der Bahnhof Pfungen-Neftenbach mit freiem Zugang zu allen Geleisen, ohne Unter- oder Überführung. Dort brausen Güterzüge durch, Tendenz steigend. Zwei Züge kreuzen. Es gibt eben keine gesicherten Über- oder Untergänge. Solche Bahnhöfe bedeuten für die Bahnkunden eine sehr grosse Gefahr. Wir haben ja schon vereinzelte Unfälle bestätigt. Warntafeln und weisse Linien genügen da nicht, da sind wir mit den Postulanten einverstanden. Und Patrick Hächler hat ja ganz schön gesagt, was man zusätzlich noch alles machen könnte. Seit immer mehr Bahnhöfe unbedient sind, braucht es einfach zusätzliche Vorkehrungen. Es braucht zusätzliche Vorkehrungen, wie das Risiko von Personenunfällen reduziert werden kann. Und ich möchte nicht bis nach der vierten Teilergänzung warten, es werden dann weitere 13 Bahnhöfe saniert. Aber am Schluss verbleiben immer noch Bahnhöfe ohne Zugang für die Passagiere, also nur direkt über die Geleise. Ich rede da von Niederweningen, Pfungen-Neftenbach habe ich angefügt, Thalheim-Altikon, Marthalen und Stammheim. Darum braucht es dieses Postulat, damit es mehr Sicherheit im ÖV im Kanton Zürich gibt.

Ruedi Menzi (SVP, Rüti): Ein Dank an die Regierung für den ausführlichen Bericht über die Sicherheit auf den Zürcher Bahnhöfen. Die Situation an einigen Bahnhöfen ist tatsächlich unbefriedigend. Wie wir erfahren haben, sind die SBB für die bauliche Sicherheit auf den Bahnhöfen zuständig und sie versucht, diese im Rahmen der vierten Teilergänzung zu beheben. Aber im Grunde geht es voran, wenn auch nur schrittweise und langsam, aber stetig. Auch wenn einige etwas ungeduldig auf das Vorgehen der SBB reagieren, dürfen wir nicht den Fehler begehen, die vorgesehenen Projekte von der öffentlichen Hand finanzieren zu wollen. Dies würde ein falsches Signal an die SBB aussenden. Sie könnten Projekte verschleppen, mit dem Hintergedanken, der Kanton und die Kommunen würden dies dann von sich aus erledigen, natürlich auf eigene Rechnung. Die Städte und Gemeinden müssen bei den SBB immer wieder vorstellig werden und den Druck aufrecht erhalten, nach dem Motto «Steter Tropfen höhlt den Stein».

Wenn wir von Sicherheit an den Bahnhöfen sprechen, dürfte die Situation im Winter angesprochen werden. Dies ist kein angesprochenes Problem dieses Postulates, darf aber erwähnt werden. Ich spreche vom Winterdienst rund um die Bahnhöfe, der in den Zuständigkeitsbereich der Gemeinden fällt. Viele Gemeinden praktizieren aus finanziellen Gründen den reduzierten Winterdienst auf Kosten der Sicherheit. Dies darf nicht länger geduldet werden. Die zum Teil ungenügende Sicherheit der Bahnbenützer wegen ungenügenden Raums, wie in der Vorlage 4828 besprochen, sowie die Bedrohung an Leib und Leben dürfen kurz erwähnt werden und sollten auch in Zukunft auf der Traktandenliste der SBB ganz oben stehen.

Aber nun zurück zum Postulat. Rennen wir keine halb offenen Türen ein und lehnen aus oben erwähnten Gründen dieses Postulat ab. Danke.

Jörg Kündig (FDP, Gossau): Auch die FDP ist der Ansicht, dass jeder Unfall auf einem Bahnhof einer zu viel ist. Im Gegensatz zu meinen Vorrednern bin ich aber der Ansicht und sind wir der Ansicht, dass die statistischen Auswertungen des Regierungsrates in seiner Antwort durchaus eindrücklich sind. 20'000 Passagiere pro Tag auf den 20 genannten Bahnhöfen mit sogenannten schienengleichen Zugängen und eine ganz geringe Zahl Unfälle seit 2006. Es wird auch deutlich, und da bin ich nicht einverstanden mit meinen Vorrednern: Wenn Sie auf dem Bahnhof stehen, dann wissen Sie das vermutlich auch, dass der

Mensch der grösste Unsicherheitsfaktor ist. Unerlaubte Querungen, weil man noch einen Zug erreichen möchte, telefonieren, Kopfhörer oder Knopf im Ohr, um Musik zu hören, und so weiter. Die Teilnahme am Verkehr verlangt auch Aufmerksamkeit. Bei motorisiertem Individualverkehr, also beim Autofahren, haben wir beispielsweise Handy-Verbote erlassen, um da einfach zu zeigen, wie man strikt umgeht bei Gefahren, die ersichtlich sind. Für die FDP soll die Eigenverantwortung hochgehalten werden. Wir können nicht alle Gefahren des täglichen Daseins abwenden und die Menschen in Watte packen. Genau diese Tendenz ist es ja, die dazu führt, dass wir das Verkehrsgeschehen gar nicht mehr beachten. Die Fussgängerstreifen-Diskussion lässt hier grüssen.

Dass das Thema nicht einfach auf die leichte Schulter genommen wird, zeigen die Studien und die Ausführungen des Regierungsrates. Die vierte Teilergänzung der S-Bahn wurde angesprochen. Hier sollen zusätzliche Verbesserungen möglich werden. Es werden Millionen investiert, denn auch hier gilt ja die Theorie des abnehmenden Grenznutzens. Um die letzten Verbesserungen, die letzten Varianten auszuschöpfen, braucht es immer mehr Geld.

Wie gesagt, alle Unfälle sind tragisch. Wir meinen aber, was möglich ist, wird getan. Wir werden das Postulat nicht überweisen.

Jörg Mäder (GLP, Opfikon): Diesem Postulat muss man eines zugutehalten, es bespricht ein Thema, das wir alle eigentlich gerne schätzen: Sicherheit auf Bahnhöfen. Aber wie vorher gerade gesagt wurde, es wird nie möglich sein, jede Gefahr zu eliminieren, schlicht und einfach deshalb, weil unsere Fantasie nicht ausreicht, aus welchen Gründen die Menschen auch noch abgelenkt sein könnten und dann trotzdem einen Unfall provozieren. Wir können die Menschen nicht unendlich in Watte einpacken, es wird immer noch irgendeine Nadel finden, die den Weg dadurch findet und uns treffen wird. Zudem, was steht in diesem Postulat? Der Regierungsrat soll sich dafür einsetzen, für wirksame Sicherheitsmassnahmen. Das klingt nach dem Motto «Ja, haben die SBB bisher gar nichts gemacht, nur unwirksame Sicherheitsmassnahmen, oder war das gar nicht auf ihrer Traktandenliste?». Nein, so ist es nicht, die SBB machen einen guten Job, das zeigt sich in den Zahlen. Den letzten Unfall, den letzten Toten werden wir, wie gesagt, nie vermeiden können. Von daher ist dieses Postulat unsinnig, und ich möchte mein Votum mit einem Zitat von Dürrenmatt schlies-

sen: «Je planmässiger der Mensch vorgeht, desto härter trifft ihn der Zufall.» Ich danke Ihnen.

Robert Brunner (Grüne, Steinmaur): Die Unfallträchtigkeit am Bahnhof Gossau ist tatsächlich nicht so riesig und Jörg Mäder hat einen schön ausgebauten Bahnhof und so weiter in Glattbrugg. Ich denke, diese Redner müssen sich tatsächlich nicht beklagen. Aber die Liste dieser Bahnhöfe, die hier aufgezählt wurden, das sind eben alles die Bahnhöfe, die noch nicht umgebaut wurden. Für einen Teil davon – da gebe ich dem Regierungsrat recht, mit der vierten Teilergänzung werden jetzt 13 Bahnhöfe saniert –, ausgerechnet die Bahnhöfe auf der Strecke Winterthur und dann noch zwei im Bezirk Andelfingen werden irgendwo auf die lange Wartebank geschoben. Es ist schon klar, eine absolute Sicherheit ist nicht möglich, ich glaube, darüber müssen wir hier nicht diskutieren. Es geht auch nicht darum, dass wir jetzt jeden Zugspassagier in Watte packen, das ist überhaupt nicht verlangt, sondern es geht darum, dass wir endlich einmal den Stand im ganzen Kanton hinbringen, dass die Bahnhöfe endlich brauchbar sind auch in Bezug auf die Behindertengleichstellung. Die Zugänge sind natürlich nicht nur gefährlich wegen der Kreuzung, sondern sie sind zum Teil auch nicht behindertengerecht. Und das andere haben wir in einem Geschäft vorher gehört, beim Postulat für mehr Räume und Sicherheit für den Fussverkehr in grossen Knoten. Da kommen mehr Probleme auf uns zu mit der Zunahme der Personenfrequenzen auf diesen Bahnhöfen, und da muss endlich etwas gehen.

Sie schreiben hier, grundsätzlich sei davon auszugehen, dass die SBB selbst ein grosses Interesse an einem wirksamen Sicherheitsmanagement haben. Also ich habe in zwei Sachen keinerlei Vertrauen: Das sind die Zusicherungen in Bezug auf die Luftfahrt – das ist, was vom Regierungsrat her kommt – und dann, dass die SBB ein Interesse hätten, alle Bahnhöfe in einen vernünftigen Standard auszubauen im Kanton Zürich. Bitte unterstützen Sie das Postulat.

René Isler (SVP, Winterthur): Nur ganz kurz: Ein Postulat, das wissen wir eigentlich, bewirkt ja vorerst mal rein gar nichts. Wenn es ja so übel wäre, dann hätte man da auf eine andere politische Ebene fahren müssen. Ich arbeite ja als Polizist auch in dem Bereich Sicherheit. Und wir dürfen auch für Winterthur sagen, dass unsere Bahnhöfe eigentlich sicher wären. Warum so vorsichtig? Wir haben praktisch kei-

nen Bahnhof mehr, der weder über Übergänge noch Unterführungen verfügen würde. Und trotzdem haben wir jährlich Personenunfälle beim Durchqueren oder Überqueren von Geleiseanlagen, weil man eben auch die teuersten Übergänge oder Unterführungen nicht benützt aus schon fast brutaler Fahrlässigkeit, aus Gedankenlosigkeit oder eben einfach, wie das auch mal erwähnt wurde vom Kollegen der GLP, glaube ich, so wenig überlegt, nach dem Motto «Ich muss jetzt noch auf diesen Zug» und über den «Hag» (*Zaun*) und eine Gleisquerung. Wenn wir keine, gar keine Unfälle mehr haben wollten im ÖV, müssten wir eigentlich den ÖV ausschalten. Das kann es aber auch nicht sein. Wir erinnern uns aber – und ich glaube, das müsste es hingehen im ÖV –, im Jahr 2010 sind zwölf Personen, Fussgänger in der Stadt Zürich, bei Kollisionen von Fussgängern und Trams ums Leben gekommen. Es ist erstaunlich, dass da, wo die Gemeinde oder die Stadt Zürich direkt einwirken könnte, kein grösserer Aufschrei der Fall ist. Zwölf Personen sind 2010 in der Stadt Zürich ums Leben gekommen: Fussgängerkollision mit Tram.

Ich unterstütze meinen Kollegen Ruedi Menzi, wenn ich sage: In Bahnhöfen sind – das stellen wir auch fest – bei «unfriedlichen» Ausschreitungen primär die SBB dafür verantwortlich und so gibt es die eine oder andere Abwägung, beziehungsweise manchmal müssen wir auch das Gesetz auf unsere Seite biegen bei den Interventionen, weil vielleicht die Bahn die Schirmherrschaft hat und nicht die Gemeinde, in der man wohnt.

Wo ich Robert Brunner eigentlich noch recht geben muss, wäre eben auch noch eine Sache der SBB: das mit dem Behindertengerechten. Da sehe ich auch noch ab und zu gewisse Schwierigkeiten für Personen, die behindert sind. Das müssten wir aber eigentlich den SBB in die Waagschale werfen, dass sie da was unternehmen. Aber für die Sicherheit gibt es keine 100-prozentige Baueigenschaft, die wir vornehmen könnten. Aber dass man für die Behinderten da noch etwas verbessern kann, ist sicher nicht auszuschliessen.

Markus Schaaf (EVP, Zell) spricht zum zweiten Mal: Ja, jetzt möchte ich gern den Herren Jörg Kündig und Jörg Mäder erklären, um was es hier geht. Es geht nicht um Leute, die gedankenlos und möglichst noch illegal das Geleis überqueren. Sie müssen sich einmal die Situation in Wila oder in Rikon vorstellen. Da kreuzen sich die Züge gleichzeitig, das heisst, auf zwei Gleisen kommen die Züge. Und

wenn Sie in einen Zug einsteigen wollen, dann müssen Sie das Geleis überqueren. Es gibt keine Überführung und keine Unterführung. Sie müssen über ein Geleis laufen, über das gleichzeitig ein Zug einfahren wird. Das sind sehr gefährliche Situationen. Sie können der Statistik dankbar sein, dass es im Moment noch nicht mehr Unfälle gegeben hat. Aber ich will nicht darauf warten, dass noch mehr Unfälle passieren, bis endlich etwas geschieht. Regierungsrat Ernst Stocker hat gesagt, das Knonaueramt sei reich und sexy. Ich möchte lieber nicht wissen, was er in dem Fall über das Tösstal denkt. Denn ich stelle einfach fest: Das Tösstal wird, wenn es um den öffentlichen Verkehr geht, wirklich vernachlässigt. Ich bitte Sie, da nun endlich etwas dagegen zu tun.

Regierungsrat Ernst Stocker: Ich glaube, wir sind uns einig, jeder Unfall ist einer zu viel. Und, Markus Schaaf, wenn der Eindruck erweckt würde, wir nähmen die Betroffenen nicht ernst, dann möchte ich dies mit aller Vehemenz zurückweisen. Dieser Eindruck ist falsch, wir nehmen das sehr ernst. Es ist aber nicht einfach, Lösungen zu finden. Bis 2020 werden wir 13 von den 20 Bahnhöfen, die noch keine solchen schienenfreien Zugänge haben, ausbauen. Und ich muss Ihnen einfach sagen: Auch bei der Behindertenzugänglichkeit ist der Kanton Zürich führend in diesem Land. Wir machen viel und wir versuchen auch Einfluss zu nehmen auf die SBB. Aber wenn Sie die Mittelverteilung auch in der vierten Teilergänzung anschauen, wenn wir vorgeschlagen hätten, alle diese Bahnhöfe schienenfrei zu machen und dafür Doppelspurstücke nicht mehr zu bauen, dann wäre Ihr Engagement wahrscheinlich auch nicht so vehement für solche Massnahmen gewesen. Wir machen etwas und wir nehmen das ernst. Ich muss Ihnen einfach sagen auch zu den kreativen Massnahmen, die da vorgeschlagen werden: Ganz so einfach ist es auch nicht. Also wenn wir die Einfahrtgeschwindigkeit verringern, wenn wir die Fahrgastwechsel verlängern, Sie wissen es alle, es geht um Sekunden auf unserem Netz, sonst haben wir Einbrüche, Verspätungen, können die Nachfrage nicht mehr abdecken. Ich möchte Sie einfach bitten, wahrzunehmen, dass wir versuchen, hier Lösungen aufzuzeigen.

Und ich möchte auch darauf hinweisen: Wenn Sie dieses Postulat überweisen, haben wir noch gar nichts gewonnen. Es ist zwar ein Postulat, wir können auch den SBB einen Brief schreiben, «Macht mehr! Macht es schneller im Kanton Zürich!», aber sie werden es nicht tun. Und ich möchte auch noch darauf hinweisen, dass im FABI jetzt 3,5

Milliarden Franken eingesetzt sind, praktisch alles für die Westschweiz. Und in der Westschweiz sagt man «Ja, der Kanton Zürich hat ja bereits so viel bekommen». Es wird gar nicht zur Kenntnis genommen, dass der Kanton Zürich bereits 2 Milliarden für Eisenbahnprojekte selber finanziert hat. Das nimmt niemand zur Kenntnis. Und wenn wir jetzt die Bahnhöfe auch noch selber finanzieren, dann zahlen es in Zürich die Zürcher und in der übrigen Schweiz die SBB. Ich denke, das kann nicht der Weg sein. Wir müssen das fordern, wir haben das aufgezeigt, dass wir das fordern. Aber dieses Postulat bitte ich Sie nicht zu überweisen, weil es nichts bringt. Es nützt nichts. Aber ich versichere Ihnen, die Anliegen nehmen wir ernst, und jeder Unfall ist einer zu viel.

Abstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 94 : 66 Stimmen (bei 1 Enthaltung), das Postulat 319/2008 nicht zu überweisen.

11. Stärkung Standort Zürich dank Wirtschaftsraum Nordschweiz

Interpellation von Thomas Vogel (FDP, Illnau-Effretikon), Beat Walti (FDP, Zollikon) und Peter Roesler (FDP, Greifensee) vom 10. November 2008

KR-Nr. 372/2008, RRB-Nr. 2051/17. Dezember 2008

Die Interpellation hat folgenden Wortlaut:

«Der Kanton Zürich ist von der Bevölkerungszahl wie auch von der Wirtschaftskraft her der grösste Kanton der Schweiz. Dennoch gelingt es den Zürcher Behörden nur unzureichend, das der Kantonsgrösse entsprechende politische Gewicht in «Bundesbern» einzubringen; dies im Gegensatz zu kleineren Kantonen, die ihre gemeinsamen Interessen gezielt in interkantonalen Gremien bündeln (z.B. Interessengemeinschaft der Bergkantone) und damit auf eidgenössischer Ebene eine höhere Wirkung entfalten als der Kanton Zürich alleine. Eine besondere Rolle im Wirtschaftsraum Zürich spielt die Verkehrsinfrastruktur im Strassen- und Schienenbereich, die aufgrund der rasant steigenden Mobilität auch in den nächsten Jahren und Jahrzehnten weiter auszubauen ist. Kommt es zu Überlastungen und Staus insbe-

sondere auf der West-Ost-Verkehrstransversalen (an denen die Pharma- und Dienstleistungsunternehmen in den beiden Basel und die Aargauer Industrieunternehmen wie z.B. ABB oder Alstom angeschlossen sind), hat dies auch volkswirtschaftlich negative Auswirkungen auf den Kanton Zürich. Die Zürcher Wirtschaft ist denn auch eng vernetzt mit den Kantonen im Raum Nordschweiz, wie auch die Raumplanungsstudie von Prof. Thierstein darlegt.

Nicht zuletzt angesichts der steigenden Verkehrsinfrastrukturkosten, die vorab mit Bundesgeldern finanziert werden, ist eine vermehrte Abstimmung und politische Vernetzung mit umliegenden Kantonen auch für den Kanton Zürich vordringlich – insbesondere im volkswirtschaftlichen und verkehrspolitischen Bereich. Die Marketingorganisation Greater Zurich Area <GZA> kann diese Aufgabe nicht übernehmen. Wie die <NZZ am Sonntag> in der Ausgabe vom 2. November 2008 berichtete, fordern namhafte Schweizer Wirtschaftsführer ein verstärktes gemeinsames Auftreten der Kantone im Wirtschafts- und Metropolitanraum Nordschweiz.

Die FDP hat sich in der Vergangenheit bereits mehrfach dem Thema wirtschaftliche Zusammenarbeit mit den anderen Kantonen gewidmet (z.B. Vorstoss Heinimann [KR-Nr. 207/1998] und Anfrage Walti [KR-Nr. 6/2007]).

Wir bitten den Regierungsrat um Beantwortung der folgenden Fragen:

1. Wie stellt sich der Zürcher Regierungsrat und seine Volkswirtschaftsdirektorin zu der von namhaften Wirtschaftsexponenten geforderten Schaffung eines Metropolitanraums Nordschweiz?
2. Gibt es eine konkrete Lobbying-Massnahmenplanung des Zürcher Regierungsrats mit anderen Nordschweizer Kantonen im Bereich Strassen- und Schieneninfrastrukturen (beide Basel, Aargau, Solothurn, Schaffhausen) gegenüber <Bundesbern>, die letztlich auch der Stärkung des Wirtschafts- und Arbeitsplatzstandortes Zürich dient?
3. Erwägt der Zürcher Regierungsrat einen gemeinsamen Auftritt der Volkswirtschaftsdirektorinnen und -direktoren zugunsten der Ausdehnung der Personenfreizügigkeit (eidg. Abstimmung vom Februar 2009), da die in Zürich wie auch in den anderen Nordschweizer Kantonen sesshaften Unternehmen von der Personenfreizügigkeit bereits bisher massgeblich profitieren? (vgl. Anfrage Kläy [KR-Nr. 48/2008])

Der *Regierungsrat* antwortet auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion wie folgt:

Der Regierungsrat des Kantons Zürich setzt sich regelmässig dafür ein, dass die Anliegen des Wirtschaftsraums Zürich beim Bund Berücksichtigung finden. Er ist sich aber bewusst, dass Forderungen, die nur vom Kanton Zürich alleine vorgebracht werden, beim Bund kaum mehrheitsfähig sind. Entsprechend sind die interkantonale Abstimmung und gegenseitige Unterstützung von berechtigten Anliegen, enge Partnerschaftsbeziehungen und Allianzen wichtig, um mehr Gehör zu erhalten.

Die von den Interpellanten erwähnte Stiftung Greater Zurich Area Standortmarketing (GZA) ist eine öffentlich-private Partnerschaft. Als öffentliche Partner konnten die Kantone Aargau, Glarus, Graubünden, Schaffhausen, Schwyz, Solothurn und Zürich und die Städte Winterthur und Zürich gewonnen werden, aktive Verhandlungen über ein Mittun laufen insbesondere mit den Kantonen Luzern und Zug. Definiert wird das Einzugsgebiet der GZA mit «einer Autostunde im Umkreis des Flughafens Zürich-Kloten» und ist damit grenzüberschreitend und sehr offen formuliert. Die beiden Halbkantone Basel waren aufgrund dieses Perimeters von Beginn an mit angesprochen, wenn auch nicht angefragt worden. Auch wenn sich die operativ tätige GZA AG stark nach aussen (Standortpromotion im Ausland) orientiert, setzt sich die Stiftung selber für die Steigerung der Attraktivität des Wirtschaftsraums Zürich im europäischen und globalen Umfeld ein (Stiftungszweck). Die Stärken und Schwächen des Wirtschaftsraums Zürich bzw. die Stärkung dieses Raums sind Kernthemen der Stiftung und damit natürlich auch die in der Interpellation erwähnte Verkehrsinfrastruktur.

In verschiedenen Gremien und Organisationen wird dem Ansatz der interkantonalen Abstimmung, der gegenseitigen Unterstützung und der engeren Partnerschaftsbeziehungen nachgelebt. Neben den regelmässigen direkten Kontakten zwischen den Kantonsregierungen finden auch laufend Abstimmungen in den Fachgremien auf Stufe Direktion und Ämter statt. Zu erwähnen sind namentlich die Abstimmungen im Verkehrsbereich (vgl. dazu unten zu Frage 2) und die Kontakte der Volkswirtschaftsdirektorin im Rahmen der Arbeitsgruppe Grenzkantone der Konferenz der Kantone (KdK) sowie mit den Nachbarkantonen. In jüngster Zeit wurde mit der Metropolitankonferenz Zürich eine neue Institution gegründet, die eine starke regionale Sichtweise inne-

hat (Metropolitanraum Zürich, vgl. Medienmitteilung des Regierungsrates vom 28. November 2008 «Regierungsrat begrüsst die Schaffung des Metropolitanraumes Zürich»). Sieben Kantone sowie 68 Städte und Gemeinden haben die Charta zur Zusammenarbeit unterschrieben. Das Ziel ist eine Plattform zum Informations- und Erfahrungsaustausch, zur Wahrnehmung gemeinsamer strategischer Interessen sowie zur Identitätsbildung und zur Sensibilisierung für heutige Herausforderungen. Die Metropolitankonferenz dient also dazu, ein gemeinsames Verständnis für die Bedürfnisse des Wirtschaftsraums zu schaffen, und setzt sich daraus abgeleitet unter anderem für Anliegen im Bereich der Schlüsselinfrastrukturen ein.

Die zahlreichen schon erwähnten Institutionen und Gremien sind sehr wichtig, aber auch ressourcenintensiv. Der Regierungsrat strebt deshalb keine neue Institution Nordschweiz an, bestehend aus den GZA-Kantonen Aargau, Schaffhausen, Solothurn und Zürich und den Nicht-GZA-Kantonen Basel-Landschaft und Basel-Stadt, weil damit bestehende Organisationen (namentlich die GZA und die Metropolitankonferenz) konkurrenziert würden. Gerade die GZA mit ihrer offenen Definition und dem Hauptanliegen des Standortmarketings nach aussen würde viel Potenzial für eine Zusammenarbeit mit der Nordwestschweiz bieten und diese wird im Bereich «Life Sciences» auch schon seit Jahren erfolgreich praktiziert. Die GZA und Basel könnten also durchaus gestützt auf Erfahrungen und Bewährtem ihre Zusammenarbeit weiter ausbauen.

Zu Frage 1:

Der Regierungsrat und die anderen GZA-Mitgliedskantone stehen einer Vergrösserung und damit Verbreiterung der Basis der GZA grundsätzlich offen gegenüber, um sowohl strategisch wie operationell an Stärke zu gewinnen, und haben dies auch immer wieder signalisiert. Nicht zielfördernd dürfte hingegen sein, die GZA gegen den Metropolitanraum Nordschweiz auszuspielen; ganz im Gegenteil ist insbesondere mit Blick ins Ausland eine Vergrösserung und nicht eine Verzettlung der Kräfte erforderlich. Damit soll auch ausgesprochen werden, dass nicht das Lobbying beim Bund, sondern die Koordination der Aktivitäten und damit Effizienzgewinne im Vordergrund stehen. Allerdings wurde bereits mit der Gründung der GZA die Frage nach der Verknüpfung Basel–Zürich gestellt und schon damals wurde klargemacht, dass Basel (und andere Nachbarn) sehr willkommen wäre, aber der Wunsch nach der Verbreiterung der Basis aus ökonomischen und politischen Gründen auf gegenseitigem Willen beruhen muss.

Zu Frage 2:

Im Bereich Verkehrsinfrastruktur sind die Schweizerische Bau-, Planungs- und Umweltdirektoren-Konferenz (BPUK), die regionale BPUK Ost sowie die Konferenz der Kantonsingenieure (KIK) und die Regionalkonferenz Kantonsingenieure Nordost-Schweiz (KINOS) aktiv. Eine Lobbying-Massnahmenplanung mit den von den Interpellanten genannten Kantonen gibt es nicht und wäre grundsätzlich auch nur ansatzweise hilfreich. Aus Sicht des Kantons Zürich sind auch enge Abstimmungen mit den Kantonen Graubünden, St. Gallen, Schwyz, Thurgau und Zug sehr wichtig.

Im Schienenverkehr wird die Interessenvertretung in erster Linie über die Konferenz der kantonalen Direktoren des öffentlichen Verkehrs (KöV) wahrgenommen. Für regionale Anliegen im Lebens- und Wirtschaftsraum Zürich äussert sich die KöV-Regionalkonferenz Zürich gesondert. Dies geschieht vor allem im Zusammenhang mit Vorlagen des Bundes, die direkte Auswirkungen auf den Wirtschaftsraum haben. Darüber hinaus werden Allianzen entsprechend den jeweils anstehenden Fragestellungen gebildet. In der Vergangenheit betraf dies das gemeinsame Auftreten der Kantone Genf, Tessin und Zürich im Bündnis «Triangel» für die Aufnahme der Projekte Durchmesserlinie, CEVA (Cornavin–Eaux-Vives–Annemasse, neue Durchmesserlinie in Genf) und FMV (Ferrovia Mendrisio–Varese, neue Bahnverbindung zwischen Tessin und Lombardei) in den Infrastrukturfonds sowie den Verein «TGV via Basel». Letzterer hatte zum Ziel, die TGV-Verbindung Zürich–Basel–Frankreich zu fördern. Schliesslich konnten die Kantone der Ostschweiz für die Unterstützung der Durchmesserlinie gewonnen werden. Im Weiteren sind die Kantone und teilweise Städte von Basel bzw. Schaffhausen bis Tessin im Gotthardkomitee zusammengeschlossen, um den Anliegen von Strasse und Schiene auf der Gotthardroute mehr Gewicht zu geben und sich für deren Durchsetzung im Parlament einzusetzen. Die Volkswirtschaftsdirektorin ist seit 2004 Präsidentin des Gotthardkomitees.

Zu Frage 3:

Gemäss ihrer Zuständigkeit vertritt die Volkswirtschaftsdirektorin den Kanton Zürich in der Konferenz kantonalen Volkswirtschaftsdirektoren (VDK) und entscheidet frei über ihre Beteiligung an öffentlichen Auftritten der Volkswirtschaftsdirektorinnen und -direktoren. An ihrer Jahresversammlung vom 23. Oktober 2008 hat die VDK einstimmig eine Resolution für die Weiterführung und Erweiterung der Personen-

freizügigkeit verabschiedet. Diese Tatsache und der Wortlaut der Resolution wurden der Öffentlichkeit in einer Medienmitteilung der VDK vom 27. Oktober 2008 kommuniziert. Im Übrigen kann auf die gemeinsame Beantwortung der dringlichen Anfrage KR-Nr. 387/2008 und der Anfrage KR-Nr. 369/2008 verwiesen werden.»

Thomas Vogel (FDP, Illnau-Effretikon): Ärger ist bekanntlich ein schlechter Ratgeber, trotzdem war Ärger Grundlage dieser Interpellation. Es hängt damit zusammen, was wir soeben vom Volkswirtschaftsdirektor gehört haben: 2 Milliarden hat der Kanton Zürich selber finanziert bei Bahnprojekten, und es wird nicht zur Kenntnis genommen; Ärger darüber, dass der Kanton Zürich mit seiner wirtschaftlichen Potenz zwar als Milchkuh der Nation gerne gesehen wird. Als mit Abstand grösster Nettozahler in den nationalen Finanzausgleich darf er gerne herhalten. Gleichzeitig aber wird er stiefmütterlich behandelt in Bern, wenn es um eine finanzielle Beteiligung des Bundes an Infrastrukturbauten im Kanton Zürich geht, Verkehrsinfrastrukturen notabene, die dem Kanton Zürich genau zu der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit verhelfen, von welcher der Rest der Schweiz gerne profitiert. Aber der Anti-Zürich-Reflex in Bern ist leider keine Legende, sondern bittere Realität, wie mir jeder Zürcher Parlamentarier bestätigt, mit dem ich das Problem erörtere.

Nun, man kann jetzt darüber jammern oder aber Gedanken anstellen, wie man dagegen antreten könnte. Und es wird einem rasch klar: Zürich braucht Freunde. So wie die legendäre «Alpen-Opec», die Interessengemeinschaft der Alpenkantone, zusammenhält, so müssen diejenigen Kantone, die direkte wirtschaftliche Interessen mit dem Wirtschaftsraum Zürich verbinden, für ihre schlussendlich gemeinsamen Interessen eintreten. Es ist Aufgabe des Kantons Zürich, aufzuzeigen, dass es ausgesprochen kurzsichtig ist, wenn Kantone wie Aargau oder auch Basel sich nicht in Bern für Infrastrukturbauten im Kanton Zürich einsetzen. Denn die Verkehrsinfrastruktur im Strassen- und Schienenbereich muss aufgrund der rasant steigenden Mobilität auch in den nächsten Jahren und Jahrzehnten weiter ausgebaut werden. Kommt es zu Überlastungen und Staus, insbesondere auf den West-Ost-Verkehrstransversalen, an denen die Pharma- und Dienstleistungsunternehmen in den beiden Basel und die Aargauer Industrieunternehmen, wie ABB oder Alstom beispielsweise, angeschlossen sind, dann hat dies auch für diese und andere Kantone volkswirtschaftlich negative Auswirkungen. Der Entscheid dieses Hauses im

letzten Jahr, der Stiftung Greater Zurich Area den notwendigen Betrag für ihre Bemühungen für die Wirtschaftsförderung des Grossraums Zürich zu bewilligen, war denn auch ein guter erster Schritt. Es müssen in meinen Augen alle Kanäle genutzt werden, um die Interessen des Kantons Zürich optimal wahren zu können. Es muss die Einsicht herrschen, dass Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur im Kanton Zürich für alle von Nutzen sind. Es sind gute Nachrichten, dass Basel uns wieder näher steht als auch schon, das ist erfreulich. Aber es bedarf Aktivitäten des Kantons weiterhin. Er muss ganz offensichtlich aktiv um Verständnis oder bessere Erkenntnis werben. In diesem Sinne ist auch die seit zwei Jahren gut etablierte Metropolitankonferenz als richtiger Schritt zu betrachten. Die Fäden in der Hand halten muss aber die Politik. In Regierungskonferenzen und vor allem in direkten formellen und eben auch informellen Treffen muss der Regierungsrat Allianzen zugunsten des Kantons schmieden. Die Treffen, die er in seiner Antwort auflistet, die verschiedenen Direktorenkonferenzen, sind ja Konferenzen, an denen alle Kantone teilnehmen. Wir brauchen aber Bündnisse ganz konkret mit diesen Kantonen, die die gleichen wirtschaftlichen Interessen vertreten wie wir. Da haben auch gerade die im Herbst wiedergewählten Zürcher Parlamentarierinnen und Parlamentarier und die Ständesvertreter natürlich eine sehr grosse Bedeutung.

Insofern ist zu konstatieren, dass die laufende Entwicklung zwar in die richtige Richtung zielt, ich indessen nicht überzeugt bin, ob die Zürcher Regierung nicht verstärkte politische Aktivitäten unternehmen müsste, um den Standpunkt des Kantons überzeugend und wirksam zu vertreten. Ich bin unverändert der Auffassung, dass der Kanton Zürich, Kantonsrat und Regierungsrat, das politische Lobbying bei andern Kantonen im Wirtschaftsraum Nordschweiz intensivieren müssen – nie arrogant, aber selbstbewusst.»

Arnold Suter (SVP, Kilchberg): Die Feststellung, dass der Kanton Zürich im Vergleich zu seiner Wirtschaftskraft und Bevölkerungszahl das entsprechende politische Gewicht in Bundesbern nicht entfaltet, ist von jeher gegeben und wird sich auch in Zukunft nicht ändern. Die Bedeutung des Wirtschaftskantons Zürich ist aber allen anderen Kantonen und damit auch Bundesbern bewusst. Trotzdem müssen wir auch mehr Verständnis für die andern Regionen aufbringen. Denn aus ihrer Sicht wird genügend für den Kanton Zürich gemacht. Was die Vernetzung anbelangt, ist der Kanton Zürich mit der GZA, der Metro-

politankonferenz sowie in verschiedenen Gremien und Organisationen, wo dem Ansatz der interkantonalen Abstimmung, der gegenseitigen Unterstützung und der engen Partnerschaftbeziehung nachgelebt wird, sehr gut vertreten. Nicht nur die Kantone, sondern auch die Wirtschaftsverbände tauschen sich regelmässig aus. Denn alle sind sich letztlich bewusst: Wenn es dem Wirtschaftskanton Zürich gut geht, geht es der Schweiz gut, und umgekehrt. Deshalb wäre eine weitere Verzettlung der Kräfte in einem zusätzlichen Metropolitanraum Nordschweiz eher kontraproduktiv. Lassen wir jetzt zuerst die GZA wirken und in ihr kann auch der Wirtschaftsraum Nordschweiz integriert werden.

Benjamin Schwarzenbach (GLP, Zürich): Die Interpellation stellt Forderungen an den Regierungsrat, die als Fragen formuliert sind. Sie greift zwei Themen auf, die von den Interpellanten offenbar als zentral für die wirtschaftliche Stärkung des Kantons Zürich betrachtet werden: einerseits Strassen- und Schieneninfrastruktur und andererseits die Personenfreizügigkeit. Die Absicht dahinter ist klar: Eine neue Lobbygruppe, unter der Leitung des Kantons Zürich, soll unsere Nachbarkantone davon überzeugen, sich gemeinsam mit uns für den Ausbau des Strassen- und Schienennetzes im Kanton Zürich einzusetzen. Sie erweckt in mir den Eindruck, dass die Interpellanten das wirtschaftliche Wohl des Kantons Zürich einzig im unbegrenzten Kapazitätsausbau der Autobahnen sehen. Das sehen wir Grünliberalen natürlich etwas anders.

Der Regierungsrat legt dar, dass die Stossrichtung mit der Gründung der Metropolitankonferenz erfüllt sei, welche gemäss Regierungsrat folgende Aufgabe wahrnimmt, ich zitiere: «Das Ziel ist eine Plattform zum Informations- und Erfahrungsaustausch, zur Wahrnehmung gemeinsamer strategischer Interessen sowie zur Identitätsbildung und zur Sensibilisierung für heutige Herausforderungen.» Die Metropolitanorganisation dient also dazu, ein gemeinsames Verständnis für die Bedürfnisse des Wirtschaftsraumes zu schaffen, und setzt sich unter anderem für Anliegen im Bereich der Schlüsselinfrastrukturen ein.

Die GLP-Fraktion nimmt die Antwort des Regierungsrates anerkennend zur Kenntnis und sieht keinen weiteren Handlungsbedarf zu diesem Thema. Besten Dank.

Regierungsrat Ernst Stocker: Die Zusammenarbeit mit den andern Kantonen, wie sie in dieser Interpellation gefordert wird, ist mir wichtig. Und ich denke, mit der Resolution oder der Klotener Erklärung zum Flughafen, zur Wichtigkeit des Flughafens, ist es eigentlich das erste Mal gelungen, dass man sechs Kantone, mehrheitlich aus dem Raum der Wirtschaftsregion und der Metropolitankonferenz an einen Tisch bringen und zu einem Statement für den Flughafen Zürich bringen konnte, dass er wichtig ist für die Wirtschaftsregion. Es ist natürlich wichtig, dass wir das Zusammengehen weiterhin pflegen, das ist mir wichtig. Wir machen das einerseits auf der Schiene der Metropolitankonferenz, aber wir werden auch insbesondere mit Basel die Allianzen stärken. Denn wir wollen Gemeinsamkeiten gemeinsam bewirtschaften. Das ist von den Ressourcen her am besten. Und ich sage es immer wieder: Eigentlich gibt es zwei Wirtschaftsregionen in diesem Land, das sind «Bassin lémanique» und Raum Zürich mit Basel zusammen. Und das wollen wir auch weiterhin fördern und stärken. Und wir sind mit Basel eigentlich einer Meinung, dass das wichtig ist und dass es Gemeinsamkeiten gib; nicht nur im Fussball, es gibt sie auch sonst.

Und im Weiteren, das möchte ich festhalten, ich habe «FABI» heute schon einige Male in den Mund genommen: Bei FABI sind wir intensiv daran, die Investitionen, die der Bund plant, auch noch auf unsere Seite zu schieben. Und wir haben eine Allianz aus Zentralschweizer Kantonen, Ostschweizer Kantonen – ich war letzte Woche an der Regierungskonferenz der Ostschweizer Kantone – und Zürich mit dem Aargau, damit wir hier unsere Interessen in Bundesbern vertreten können. Das wollen wir mit aller Vehemenz machen, denn der FABI-Vorschlag, wie er auf dem Tisch liegt, ist für uns nicht akzeptabel.

Also, Sie sehen, wir handeln im Sinne dieser Interpellation und versuchen unsere Interessen zu wahren im Bereich Infrastruktur, sei es in der Luft, auf der Strasse oder auf der Schiene. Besten Dank.

Ratspräsident Jürg Trachsel: Der Interpellant hat seine Erklärung zur Antwort des Regierungsrates abgegeben.

Das Geschäft ist erledigt.

Verschiedenes

Neu eingereichte parlamentarische Vorstösse

- **Keine Gewässerräume werden enteignet.**
Dringliches Postulat *Hans Egli (EDU, Steinmaur)*
- **Abschaffung Fachstelle für Frau und Mann**
Postulat *Hans Frei (SVP, Regensdorf)*
- **Strategische Verkehrsplanung der Volkswirtschaftsdirektion**
Anfrage *Hans-Peter Amrein (SVP, Küsnacht)*
- **Projekt «Progress», Fortschritt in welche Richtung?**
Anfrage *Lorenz Habicher (SVP, Zürich)*
- **Alimentenbevorschussung/Kleinkinderbetreuungsbeiträge**
Anfrage *Hans Peter Häring (EDU, Wettswil)*
- **Universal Periodic Review (UPR)**
Anfrage *Markus Bischoff (AL, Zürich)*
- **Stopp der Papierflut**
Anfrage *Josef Wiederkehr (CVP, Dietikon)*

Rückzug

- **Jugendarbeitslosigkeit: Droht erneut die Leere nach der Lehre?**
Interpellation *Ralf Margreiter (Grüne, Zürich)*, KR-Nr. 59/2009

Schluss der Sitzung: 11.50 Uhr

Zürich, den 19. März 2012

Die Protokollführerin:
Heidi Baumann

Von der Protokollprüfungskommission der Geschäftsleitung genehmigt am
26. März 2012.