



**Referat von Regierungsrat Ernst Stocker  
anlässlich der Medienkonferenz «100 Tage im Amt»  
17. August 2010, Konferenzzentrum Walcheturm**

*Es gilt das gesprochene Wort*

Sehr geehrte Damen und Herren

**Einleitung**

Ich begrüsse Sie herzlich zu meiner ersten Medienkonferenz als Regierungsrat, in der ich Ihnen über die ersten 100 Tage in meinem Amt berichten werde und über die Schwerpunkte, die ich in den kommenden Monaten in meiner Direktion setzen werde. Ich danke Ihnen für das Interesse, das Sie durch Ihr Kommen signalisieren.

100 Tage sind eine zu kurze Zeit, um sich schon bis tief in die Details mit allen Themen der Direktion befasst zu haben. 100 Tage sind andererseits auch eine zu lange Zeit, als dass ich jetzt einfach nur ein paar nette Worte zur Volkswirtschaftsdirektion und zu meinen Kollegen im Regierungsrat verlieren könnte.

Als Landwirt kann ich Ihnen sagen: Wenn im Frühling gesät wird, dann dauert es normalerweise etwas länger als 100 Tage, bis geerntet werden kann. In der Landwirtschaft hätten wir jetzt noch ein bisschen gewartet. Allerdings wird draussen auf allen Feldern geerntet, wenn das Wetter es erlaubt, also passt die Zeit für eine erste Bilanz und einen Ausblick.

Der Schritt vom Miliz- zum Berufspolitiker ist gross. Ich habe ihn gerne gemacht und ich bin überzeugt, dass es der richtige Schritt für mich war. Ich habe dieses Amt mit grosser Motivation am 2. Mai 2010 angetreten und die Motivation ist in den vergangenen Monaten noch gewachsen. Ich habe in der Direktion gute Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter angetroffen, die mich bei meiner Arbeit unterstützen. In den vergangenen Wochen habe ich mir einen Überblick geschaffen, und bei vielen Geschäften bin ich auch bereits mit den Details vertraut.

Die Volkswirtschaftsdirektion ist eine Direktion, in der sich die Themen hervorragend ergänzen. Wirtschaft und Standortförderung, Arbeit, Öffentlicher und Individualverkehr: Diese Politikfelder tragen in ihrem Zusammenspiel sehr viel zur Attraktivität unseres Kantons bei. Wenn wir in diesen Bereichen gut sind, dann halten wir den Kanton attraktiv für die Menschen, die hier wohnen und arbeiten, und wir machen ihn attraktiv für diejenigen Menschen, von denen wir gerne hätten, dass sie hier wohnen und arbeiten.

Unter den Schwerpunkten, die ich für meine Arbeit in den kommenden Monaten und Jahren definiert habe, nimmt deshalb die Pflege und Förderung unseres Wirtschaftsstandorts einen zentralen Platz ein, um der Zürcher Bevölkerung Arbeit, Wohlstand und Lebensqualität zu erhalten.

### **Standort Zürich**

Die Volkswirtschaftsdirektion muss sich zuallererst um das wirtschaftliche Wohl im Kanton Zürich zu kümmern. Der Kanton Zürich ist der wirtschaftlich bedeutendste Kanton der Schweiz und der Konjunkturmotor für eine ganze Region, die von Schaffhausen bis ins Muotathal und von Brugg bis nach Schänis reicht.

Es ist aber nicht selbstverständlich, dass Zürich ganz vorne im globalen Wettbewerb mitspielt. Es ist vielmehr das Resultat andauernder und harter Arbeit. Diese Arbeit werde ich fortführen.

Die Menschen in unserem Kanton möchten in einem sicheren Umfeld und in einer schönen Umgebung eine spannende und angemessen bezahlte Arbeit haben. Sie wollen schnell und ihren Bedürfnissen gemäss von Ort zu Ort kommen. Sie wollen medizinisch gut betreut sein. Und sie wollen ihren Kindern die bestmögliche Ausbildung gewährleisten. Kurz gesagt: Die Menschen wollen Lebensqualität. Diesen Wunsch nach Lebensqualität müssen wir im Kanton Zürich durch eine menschennahe Standortpolitik erfüllen. Die Bewohner unseres Kantons stehen deshalb im Zentrum meiner Arbeit.

Seit Monaten kann unser Amt für Wirtschaft und Arbeit regelmässig melden, dass die Zahl der Arbeitssuchenden im Kanton kontinuierlich zurückgeht. Das ist ein positives Signal. Die Dienstleistungen für Arbeitssuchende werden in den RAVs erbracht, den Regionalen Arbeitsvermittlungszentren, die in der Volkswirtschaftsdirektion angesiedelt sind. Die sehr gute Leistung dieser Zentren wäre nicht möglich, wenn wir nicht einen liberalen Arbeitsmarkt hätten, der die Menschen auch zur Selbstverantwortung auffordert. Es wird Teil meiner Arbeit sein, diese Liberalität zu fördern und auch zu fordern. Gleichzeitig entlasten wir die Arbeitgeber von bürokratischen Hürden. So wird der Regierungsrat zum Beispiel in Kürze darüber entscheiden, wann das Gesetz zur administrativen Entlastung für Unternehmen in Kraft tritt.

Die Standortförderung ist heute auf viele Schultern verteilt. Gegenwind verspürt dabei momentan die Greater Zürich Area, die GZA. Es wird in den nächsten Monaten darum gehen, genau zu definieren, welche Aufgaben die GZA hat und wie diese Aufgaben gegenüber den anderen Organisationen abgegrenzt werden.

Um die Aufgaben zu definieren, haben wir mit anderen Kantonen und der GZA gemeinsam eine Arbeitsgruppe gebildet. Ergebnisse sollen im Herbst vorliegen.

## **Landverkehr**

Die Sicherstellung einer bezahlbaren und umweltfreundlichen Mobilität ist ein wichtiger Standortfaktor im Wettbewerb der Wirtschaftsräume. Eine florierende Volkswirtschaft ist darauf angewiesen, dass sich Menschen und Güter zuverlässig von einem Ort zum anderen bewegen können. Die Planung, Bereitstellung und Instandhaltung der Infrastrukturen und die Sicherstellung der Finanzierung ist deshalb eine wichtige Aufgabe. Meine Direktion erarbeitet dafür die entsprechenden Grundlagen und Konzepte.

Auch die Abstimmung von Siedlung und Verkehr ist ein wichtiges Anliegen. Ich mache Ihnen dazu ein Beispiel: Der Ausbau des S-Bahn-Systems hat grossen Einfluss auf die Attraktivität der erschlossenen Regionen als Wohnort. Die S-Bahn ist für den Pendlerverkehr in der Regel das „richtige“ Verkehrsmittel. Das bedeutet aber auch, dass der Autoverkehr ebenfalls zunimmt, denn für den Freizeit- und Einkaufsverkehr wird meistens das Auto benützt. Darum ist es wichtig, dass man die Entwicklung der verschiedenen Verkehrsträger und die Raumentwicklung eng aufeinander abstimmt.

An zeitgemässen Lösungen dafür wird in meiner Direktion im Amt für Verkehr gearbeitet, und zwar im Rahmen der Umsetzung des Gesamtverkehrskonzeptes, das der Regierungsrat 2006 beschlossen hat. Das Ziel ist die Sicherstellung der Mobilität für den Wirtschaftsstandort Zürich. Die Verkehrsentwicklung und deren Wirkung werden durch das Gesamtverkehrscontrolling beobachtet und gesteuert.

Mit diesem Gesamtverkehrscontrolling beschreiten wir Neuland. Weder ein anderer Kanton noch der Bund haben ein solches Instrument bislang entwickelt. Dieses Projekt bildet die Basis, um zukünftige Entscheide im Bereich des Verkehrs nach einheitlichen Kriterien fällen zu können.

Weitere Schwerpunkte meiner Arbeit im Bereich Verkehrspolitik sehe ich in der Umsetzung des Agglomerationsprogramms, wie zum Beispiel dem Bau der Glattalbahn oder auch der Erarbeitung diverser Gesamtverkehrskonzepte.

Auch der Veloverkehr findet sich auf meiner Schwerpunktliste. Schon bald gehen wir mit dem Veloförderprogramm in den Kantonsrat. Es ist mir sehr wichtig, dem Programm im Rat eine Mehrheit zu sichern. Ich unterstützte das Ziel des Programms, den Anteil des Veloverkehrs am Gesamtverkehrsvolumen zu steigern.

Selbstverständlich werde ich auch die wichtigen Strassenbauvorhaben im Kanton nach unseren Möglichkeiten vorantreiben. Der Ausbau der Nordumfahrung ist mir sehr wichtig, auch wenn seit 2008 der Bund alleine zuständig ist. Der Kanton Zürich ist bestrebt, dass dieses Vorhaben möglichst umweltverträglich umgesetzt werden kann. Darum hat der Regierungsrat dem Kantonsrat einen Beitrag an die Überdeckung Katzenssee beantragt, die ich schon bald im Kantonsrat vertreten darf.

Auch werde ich mich für die weiteren wichtigen Projekte beim Bund einsetzen wie z.B. den Bau der Glattalautobahn, den Ausbau der A1 in Winterthur und der A4 zwischen Andelfingen und Winterthur. Auch für die Aufnahme der Oberlandautobahn und des Hirzels in das Nationalstrassennetz werde ich beim Bund weibeln, wobei die Umsetzung des Lückenschlusses zwischen Uster und Hinwil höchste Priorität für mich hat.

## Öffentlicher Verkehr

Mit der Zuständigkeit für den Zürcher Verkehrsverbund und damit für den öffentlichen Verkehr übernehme ich die Verantwortung für einen Verkehrsbereich, der vielen Zürchern Freude macht. Der ZVV leistet einen grossen Beitrag an die Wettbewerbsfähigkeit unseres Wirtschaftsraums. Es wird Sie deshalb kaum erstaunen, dass ich mich als politischer Verantwortlicher für den ZVV dafür einsetzen werde, dass der öffentliche Verkehr auch in Zukunft attraktiv bleibt.

Bis 2016 wird eine Nachfragesteigerung von 25 Prozent im öffentlichen Verkehr prognostiziert. Auf bestimmten Linien herrschen in Stosszeiten schon heute prekäre Platzverhältnisse. Damit dies nicht zum Dauerzustand wird, braucht es einen Angebotsausbau. An diesem wird momentan geplant und gebaut: Durchmesserlinie, 4. Teilergänzungen der S-Bahn, Glattalbahn und Tram Zürich West sind hier die Stichworte. Hier werde ich auch im Kantonsrat an vorderster Front stehen, wenn es darum geht, die diversen Kreditanträge über die Bühne zu bringen.

Aber auch für die Zeit danach sind unsere Planer aktiv: so wird beispielsweise zurzeit die Limmattalbahn aufgleist, die als Stadtbahn zwischen Altstetten und Spreitenbach verkehren wird, und es wird das Tram Hardbrücke geplant.

Vor grossen Aufgaben stehen wir bei der Finanzierung des Verkehrs. Selbstverständlich müssen wir unser Verkehrssystem so wirtschaftlich wie möglich betreiben, damit wir den nachfolgenden Generationen nicht unnötige Kosten aufbürden. Bei der Finanzierung von Infrastrukturausbauten des öffentlichen Verkehrs ist der Bund in der Pflicht: Im dicht vernetzten öV, wo sich die nationalen Fernverkehrszüge und die regionalen S-Bahnzüge meist ein Trasse teilen, kommen Infrastrukturausbauten eben oft nicht nur einem Kanton, sondern dem ganzen Land zugute. Für Zürich mit seinem Hauptbahnhof trifft dies ganz besonders zu.

Nehmen Sie das Beispiel des Brüttenertunnels: Dieser Tunnel bringt nicht nur eine Kapazitätserhöhung für die S-Bahn zwischen Zürich und Winterthur, er würde auch die Reisezeit auf der nationalen Ost-West-Achse reduzieren. Davon profitiert letztlich die ganze Schweiz. Darum setzt sich der Kanton Zürich im Rahmen von Bahn 2030 für den Brüttenertunnel ein. Und darum wehren wir uns auch weiterhin gegen einen Schnellschuss wie er von der Initiative „Schienen für Zürich“ gefordert wird, die im Herbst zur Abstimmung kommt.

Auch bei der behindertengerechten Anpassung von Umsteigebahnhöfen muss der Bund Verantwortung übernehmen. Die Projektierung der sechs wichtigsten, noch nicht behindertengerechten Bahnhöfen im Zürcher S-Bahn-Netz ist noch nicht einmal gestartet. Wir werden uns beim Bund für eine zügige Umsetzung stark machen.

### **Teil Flughafen/Gespräche mit D**

Eine grosse Herausforderung ist das Politikfeld Flughafen. Es ist nicht neu für mich, denn ich habe selbstverständlich Anteil genommen an der Flughafenpolitik, auch zu meiner Zeit im Kantonsrat. Ich habe gesehen, wie schwierig es ist, die vielen und oft gegensätzlichen Interessen des Flughafens und der Anwohner, aber auch der politischen Parteien und der Wirtschaft unter einen Hut zu bringen.

Dazu gehören die berechtigten Anliegen der Anwohner, so gut als möglich von den Lärmemissionen geschützt zu werden. Auf der anderen Seite ist der Flughafen aber sehr wichtig für unseren Wirtschaftsraum. Ohne eine internationale Anbindung wäre dieser Wirtschaftsraum bei weitem nicht so attraktiv.

Ich habe mich im Vorfeld meiner Amtsübernahme auf dieses Aufgabenfeld gefreut. Diese Freude ist geblieben, denn ich spüre den Willen der Beteiligten, in diesem Dossier vorwärtszukommen. Sowohl auf Bundesebene als auch im Kanton Zürich, bei meinen Kolleginnen und Kollegen im Regierungsrat, aber auch bei den vielen Involvierten im Kantonsrat und auf Gemeindeebene.

Auf Bundesebene gehen wir mit dem Sachplan Infrastruktur Luftfahrt, kurz SIL, für den Flughafen Zürich in die entscheidende Runde. Die erste, informelle Phase, der sogenannte Koordinationsprozess, wurde abgeschlossen. Als Ergebnis daraus wurde vor allem die Erarbeitung der drei Betriebsvarianten in der breiten Öffentlichkeit wahrgenommen und diskutiert. Die zweite, formelle Phase beginnt nun mit der öffentlichen Auflage des Entwurfs für das Objektblatt. Gleichzeitig mit dem Sachplan, der vom Bund aufgelegt wird, unterbreitet der Kanton das revidierte Kapitel zum Flughafen aus dem kantonalen Richtplan den Gemeinden zur Anhörung und der Bevölkerung zur Mitwirkung. Zur Auflage werden wir die Medien und die Öffentlichkeit in Kürze mit einer Mitteilung informieren.

Ziel all unserer Anstrengungen muss es sein, Rechtssicherheit für die Menschen zu schaffen, die rund um den Flughafen wohnen. Sie müssen endlich wissen, welche Belastungen in Zukunft auf sie zukommen. Aber Rechtssicherheit ist nicht nur wichtig für die Bevölkerung rund um den Flughafen, sondern auch für den Flughafen. Er braucht verlässliche Planungsgrundlagen. Der SIL und der Richtplan sind die richtigen Instrumente, um diese Rechtssicherheit zu schaffen.

Die Instrumente SIL und Richtplan schaffen aber nicht nur Sicherheit, sie schaffen auch Chancen. Denn durch sie wissen die Gemeinden rund um den Flughafen, in welchen Gebieten und auf welche Art und Weise sie sich längerfristig entwickeln können.



Ich freue mich auch darauf, dem Kantonsrat und der Öffentlichkeit im Spätherbst dieses Jahres den ZFI-Bericht 2009 vorzustellen. Wir werden dann nicht nur die neusten Zahlen zum Monitoring-Wert haben, sondern können auch über den Fortgang bei den Massnahmen informieren.

So vielfältig und spannend die Aufgabengebiete eines Volkswirtschaftsdirektors in unserem Kanton sind, so sicher ist es, dass die Flughafenpolitik zu den komplexesten Aufgaben gehört. Darum ist es mir sehr wichtig, an den bestehenden Zuständigkeiten und Verantwortlichkeiten festzuhalten. Luftfahrtpolitik ist Sache des Bundes. So steht es in unserer Bundesverfassung. Auch die Gespräche mit unseren deutschen Nachbarn fallen in die Verantwortung des Bundes. Ebenso fallen die Festlegung des SIL-Objektblattes und die Genehmigung des Richtplankapitels in die Zuständigkeit und Verantwortlichkeit des Bundesrats. Diejenigen, die ganz am Ende entscheiden, sitzen also in Bern. Ich werde, wenn es nötig ist, auch die Entscheidungsträger in Bern daran erinnern.

Ich habe klare Erwartungen an die Gespräche mit Deutschland. Ich möchte eine Lösung, die es dem Flughafen erlaubt, für die Bevölkerung und die Wirtschaft der Schweiz und Süddeutschlands seine volks- und verkehrswirtschaftlich wichtige Funktion wahrzunehmen. Diese Lösung muss aber so ausgestaltet sein, dass das Flugregime möglichst wenig Menschen übermässigem Lärm aussetzt.

Zur Frage der Lärmbelastung in der Schweiz und in Deutschland wurde im Auftrag der deutschen Bundeskanzlerin und des damaligen schweizerischen Bundespräsidenten gemeinsam eine Belastungsanalyse durch ein deutsches Unternehmen nach deutschem Recht erstellt. Diese von beiden Staaten genehmigte Analyse muss als Basis einer Lösung dienen.

Der Kanton Zürich soll bei all diesen Entscheiden auf Bundesebene mit laut vernehmbarer Stimme Einfluss nehmen.

Zürich ist der Standortkanton des Flughafens und in unserem Kanton finden sich die weitaus meisten Menschen, die Fluglärm ausgesetzt sind. Es ist deshalb ausserordentlich wichtig, dass der Kanton sich Gehör verschafft. Dafür werde ich ebenfalls sorgen.

Damit bin ich am Schluss meiner Ausführungen. Ich freue mich jetzt auf Ihre Fragen.

## **Diskussion**