

Wir stimmen ab

Kanton Zürich

Volksabstimmung vom 27. November 2011



Liebe Mitbürgerinnen und Mitbürger

An der Volksabstimmung vom 27. November 2011 stimmen Sie über drei Vorlagen ab. Thema der ersten Vorlage, die zwei Teile umfasst, ist der Flughafen. Zum einen geht es um eine Behördeninitiative, die verlangt, dass Neu- oder Ausbauten von Pisten unterbleiben. Zu dieser Behördeninitiative ist ein Referendum mit Gegenvorschlag von Stimmberechtigten ergriffen worden, über das nun ebenfalls abgestimmt wird. Im Weiteren geht es um zwei Volksinitiativen: um die Volksinitiative zur Einreichung einer Standesinitiative «Stau weg! – Für einen effizienten und sicheren Verkehr im Kanton Zürich» und um die Volksinitiative «Für faire Ferien».

Die Beleuchtenden Berichte des Regierungsrates und der Geschäftsleitung des Kantonsrates, die Meinungen der Minderheit des Kantonsrates, des Regierungsrates, des Referendumskomitees und der Initiativkomitees erläutern Ihnen die Vorlagen näher.

Zürich, 24. August 2011

Im Namen des Regierungsrates
Die Präsidentin: Ursula Gut-Winterberger
Der Staatsschreiber: Beat Husi

Inhalt

1. A Gesetz über den Flughafen Zürich (Änderung vom 23. Februar 2009; Keine Neu- und Ausbauten von Pisten)

/ Seite 3

1. B Gültige Teile des Gegenvorschlags von Stimmberechtigten

/ Seite 8

2 Volksinitiative «Stau weg!»

/ Seite 14

3 Volksinitiative «Für faire Ferien»

/ Seite 20

Die Vorlagen in Kürze

1. A Gesetz über den Flughafen Zürich (Flughafengesetz) (Änderung vom 23. Februar 2009; Keine Neu- und Ausbauten von Pisten)

1. B Gültige Teile des Gegenvorschlags von Stimmberechtigten



42 Gemeinden des Kantons Zürich haben eine Behördeninitiative eingereicht und verlangen, dass Neu- oder Ausbauten von Pisten am Flughafen Zürich unterbleiben. Der Kantonsrat stimmte der Behördeninitiative zu, der Regierungsrat lehnte sie ab. Weil gegen diesen Beschluss des Kantonsrates das Kantonsratsreferendum ergriffen worden ist, wird nun darüber abgestimmt. Gleichzeitig wird auch über ein Referendum mit Gegenvorschlag von Stimmberechtigten zu dieser Behördeninitiative, ergriffen vom Verein Flugschneise Süd – Nein, abgestimmt. Dieser verlangt unter anderem, dass sich

der Staat dafür einsetzt, dass inskünftig keine Flugrouten über dicht besiedeltes Gebiet führen. Nach Auffassung des Kantonsrates und des Regierungsrates sind die Forderungen des Gegenvorschlages abzulehnen.

Der Kantonsrat empfiehlt zur Änderung des Gesetzes über den Flughafen Zürich: Ja

Der Regierungsrat empfiehlt zur Änderung des Gesetzes über den Flughafen Zürich: Nein

Kantonsrat und Regierungsrat empfehlen zum Gegenvorschlag: Nein

2 Volksinitiative zur Einreichung einer Standesinitiative «Stau weg! – Für einen effizienten und sicheren Verkehr im Kanton Zürich»

Die Volksinitiative «Stau weg! Für einen effizienten und sicheren Verkehr im Kanton Zürich» verlangt, dass der Kanton Zürich beim Bund eine Standesinitiative einreicht und damit verlangt, dass die Zürcher Autobahnen umfassend ausgebaut werden. Die Umsetzung der Volksinitiative würde sehr hohe Kosten verursachen. Die Wahrscheinlichkeit, dass die eidgenössischen Räte einer solchen Konzentration der Bundes-

gelder auf den Kanton Zürich zustimmen, muss als sehr gering beurteilt werden. Kantonsrat und Regierungsrat lehnen die Initiative ab, da der Bund die Probleme auf den Nationalstrassen erkannt hat und die nötigen Projekte und Mittel vorsieht, um innert realistischer Frist Lösungen zu schaffen.

Kantonsrat und Regierungsrat empfehlen: Nein

3 Volksinitiative «Für faire Ferien»

Die Volksinitiative verlangt, dass die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des Kantons unabhängig von ihrem Alter mindestens fünf Wochen Ferien erhalten. Damit würde der Ferienanspruch der 20- bis 49-jährigen kantonalen Angestellten um eine Woche erhöht. Die Initiantinnen und Initianten begründen ihr Begehren mit der steigenden Belastung des Personals und machen geltend, dass die fünfte Ferienwoche in der

Privatwirtschaft weit verbreitet sei. Regierungsrat und Kantonsrat lehnen die Initiative ab. Das Begehren würde Mehrkosten von 44 Mio. Franken verursachen. Zudem würden viele Gemeinden gezwungen nachzuziehen, da sich die meisten an das Personalrecht des Kantons anlehnen.

Kantonsrat und Regierungsrat empfehlen: Nein

1. A Gesetz über den Flughafen Zürich (Flughafengesetz); (Änderung vom 23. Februar 2009; Keine Neu- und Ausbauten von Pisten)

Beleuchtender Bericht

(Verfasst von der Geschäftsleitung des Kantonsrates)

Die Behördeninitiative «Keine Neu- und Ausbauten von Pisten» verlangt, dass sich der Kanton gegen jeglichen Aus- oder Neubau von Pisten auf dem Flughafen Zürich einsetzt. Der Kantonsrat hat die Gesetzesänderung mehrheitlich gutgeheissen. Gegen den Kantonsratsbeschluss wurde das Referendum ergriffen und ein Gegenvorschlag von Stimmberechtigten eingereicht.

Hintergrund und Vorgeschichte

Am 27. November 2006 reichten Stadt- und Gemeinderäte von 42 Gemeinden eine Behördeninitiative zur Änderung von §3 (Fluglärmbekämpfung) des Flughafengesetzes vom 12. Juli 1999 ein. Sie verlangen, dass sich der Kanton gegen Aus- oder Neubauten von Pisten auf dem Flughafen Zürich einsetzt.

Den Hintergrund der Initiative bildeten Vorschläge des Bundes für Betriebsvarianten auf dem Flughafen Zürich. Diese Vorschläge erfolgten im Rahmen der Erarbeitung des Objektblattes Flughafen Zürich des «Sachplans Infrastruktur Luftfahrt» (SIL). Am 3. Juli 2008 wurden diese Varianten zur Grundlage dieses Objektblattes erklärt. Am 2. Februar 2010 wurden sie als Teil des Schlussberichtes zum SIL-Prozess vom Bund veröffentlicht und am 16. August 2010 in die öffentliche Anhörung gegeben, welche Ende Oktober 2010 ablief.

Zustimmung durch den Kantonsrat

Der Kantonsrat stimmte der Behördeninitiative am 23. Februar 2009 zu. Gegen diesen Beschluss wurde von Teilen des Kantonsrates das Referendum ergriffen. Infolge eines Beschwerdeverfahrens beim inzwischen ebenfalls eingereichten Gegenvorschlag von Stimmberechtigten zum Kantonsratsbeschluss kommt es erst heute zur Volksabstimmung.

Was will die Initiative?

Eine der vier vom Bund im Entwurf des SIL-Objektblattes empfohlenen Betriebsvarianten, die Betriebsvariante J_{opt} , sieht sowohl eine Verlängerung der Piste 28 (Richtung West-Rümlang/Oberglatt) als auch eine Verlängerung der Piste 32 (Richtung Nordwest-Höri) vor. Diese Ausbauten würden es dem Flughafen ermöglichen, flexibler zwischen Betriebskonzepten mit Nord- und Ostanflügen sowie West-, Süd- und Nordstarts zu wechseln. Voraussetzung wäre eine dauerhafte Vereinbarung mit Deutschland über die Nutzung von dessen Luftraum. Ausserdem könnte ein Teil der Südanflüge (hauptsächlich die wetterbedingten Abendanflüge) ebenfalls von Osten her stattfinden.

Das geltende Flughafengesetz verpflichtet den Kanton, sich dafür einzusetzen, dass eine Nachtflugsperrung von sieben Stunden eingehalten wird. Ausserdem muss der Kanton darauf hinwirken, dass der Richtwert an stark von Lärm betroffenen Personen gemäss dem Zürcher Fluglärm-Index (ZFI) nicht überschritten wird.

Die Initiative will, dass der Kanton nun zusätzlich den Aus- und Neubau von Pisten bekämpft.

1. A Gesetz über den Flughafen Zürich (Flughafengesetz); (Änderung vom 23. Februar 2009; Keine Neu- und Ausbauten von Pisten)

Warum ein Ja zur Initiative?

Der Kantonsrat unterstützt die Behördeninitiative aus den folgenden Gründen:

- Die Gemeinden erhalten durch den Verzicht auf Pistenaus- und Neubauten Rechtssicherheit bei ihrer Raumplanung. Es soll nicht notwendig sein, die bauliche Entwicklung zu blockieren, um Betriebsvarianten mit Pistenausbauten und einem entsprechend möglichen Verkehrswachstum offenzuhalten.
- Die heutige, vom Pistensystem vorgegebene Kapazität von 350 000 Flugbewegungen genügt für den Wirtschaftsraum Zürich.
- Der Flughafen soll nicht mit der Option auf Ausbauten am Pistensystem zu mengenmässigem Wachstum ermuntert werden. Diese Ausbauten ermöglichen das «Dual Landing» von Osten und Süden, welches diese dicht besiedelten Gebiete noch stärker belasten würde.
- Es ist falsch, Deutschland mit der Option Pistenerweiterung zu signalisieren, dass der Kanton Zürich zur Übernahme weiterer Lärmbelastungen bereit ist. Ein Kompromiss mit Deutschland muss so gefunden werden, dass kein zusätzlicher Wachstumsanreiz für den Flughafen geschaffen wird. Es soll nicht sein, dass allfällige Verbesserungen der Lärmsituation umgehend zunichtegemacht werden.
- Der Flughafen befindet sich in einem luft-hygienischen Sanierungsgebiet. Ein Ausbau des Pistensystems bringt zusätzliches Verkehrswachstum und erschwert die Einhaltung der Grenzwerte bei der Luftverschmutzung.
- Es ist klug, dem Bund mit dieser Ergänzung des Flughafengesetzes klarzumachen, dass ein Umbau des Flughafens Zürich zu einem Grossflughafen mit Parallelpisten und einer Verdoppelung der heutigen Bewegungszahl für den Kanton Zürich nie infrage kommt.





Meinung der Minderheit des Kantonsrates

(Verfasst von der Geschäftsleitung des Kantonsrates)

Warum ein Nein zur Initiative?

- Eine Annahme der Initiative bringt für die Luftfahrtpolitik des Bundes neue Unsicherheit und erschwert die Verhandlungen mit Deutschland über die künftige Ausrichtung des Flughafens.
- Der Kanton kann an Optimierungen des heutigen Betriebs nicht mehr wirklich mitarbeiten, auch nicht an solchen, die der Bevölkerung mehr Schutz vor Lärm bieten. Die Mitwirkung des Kantons Zürich beschränkt sich mit der Annahme der Behördeninitiative nämlich auf ein reines Veto.
- Die heutigen Südanflüge werden durch das Verbot von Neu- und Ausbauten von Pisten zementiert, dieses dicht besiedelte Gebiet kann somit nicht entlastet werden. Dank den bestehenden Mitspracherechten des Kantons beim Flughafen kann ohne Zustimmung von Behörden und Bevölkerung des Kantons Zürich weder eine Veränderung am Pistensystem noch ein Wachstum über 350 000 Bewegungen stattfinden. Die Initiative ist daher gar nicht nötig, die Mitsprache der Bevölkerung ist bereits heute gewährleistet.
- Die wichtigste Verkehrsinfrastruktur der Schweiz und der grösste Arbeitgeber im Kanton, der Flughafen Zürich, muss sich weiterentwickeln können. Dieser für den Kanton Zürich und die ganze Schweiz wichtige Wirtschaftsmotor soll nicht durch Verbote in seiner Entwicklung unnötig behindert werden, während die Konkurrenz in Europa wächst.
- Die weitere bauliche Entwicklung der Flughafenregion kann nach einer raschen Festlegung von SIL und kantonalem Richtplan mit Sonderbauvorschriften für die mit Fluglärm belasteten Gebiete gewährleistet werden.

Der Kantonsrat hat der Behördeninitiative «Keine Neu- und Ausbauten von Pisten» am 23. Februar 2009 mit 100 zu 64 Stimmen zugestimmt und empfiehlt sie den Stimmberechtigten zur Annahme.

Der Regierungsrat hat die Behördeninitiative «Keine Neu- und Ausbauten von Pisten» dem Kantonsrat mit Beschluss vom 24. September 2008 zur Ablehnung empfohlen.

Der Kantonsrat empfiehlt: Ja

Der Regierungsrat empfiehlt: Nein

1. A Gesetz über den Flughafen Zürich (Flughafengesetz); (Änderung vom 23. Februar 2009; Keine Neu- und Ausbauten von Pisten)

Stellungnahme des Regierungsrates

(Verfasst vom Regierungsrat)

Jedes Jahr starten und landen am Flughafen Zürich mehr als 22 Millionen Menschen – einzeln oder in Gruppen, als Touristinnen und Touristen, Geschäftsleute oder als Ferienreisende. Der Flughafen Zürich ist das Tor der Schweiz zur Welt und das Tor der Welt zur Schweiz. So gross sein Nutzen auch ist, der Flughafen belastet die Menschen in den umliegenden Städten und Gemeinden mit Lärm. Es ist deshalb die Pflicht aller Beteiligten, den Nutzen des Flughafens möglichst gross, seine negativen Auswirkungen hingegen so gering wie möglich zu halten. Dabei müssen beide Seiten der Medaille – Nutzen und Lasten – aus einer Gesamtsicht und nicht nur aus regionaler Sicht beurteilt werden.

Gesamtbetrachtung im Sachplan Infrastruktur Luftfahrt

Diese Gesamtbetrachtung wird im Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt (SIL) durch den Bund vorgenommen. Der SIL zeigt den Rahmen auf, in dem der Flughafen betrieben werden kann. Er billigt ihm zwar ein gewisses Wachstum zu, sorgt jedoch über alles betrachtet dafür, dass die Lärmbelastung so tief wie möglich gehalten wird. Die Behördeninitiative «Keine Neu- und Ausbauten von Pisten» würde den angestrebten Ausgleich zwischen Nutzen und Lasten unnötig einengen. Der Regierungsrat lehnt die Behördeninitiative deshalb ab. Darüber hinaus bietet ein allgemeiner Verzicht auf Neu- oder Ausbauten von Pisten allein keine Planungssicherheit. Zudem ist ein solcher Verzicht gar nicht nötig, da über Pistenausbauten bereits nach geltendem Recht die Stimmberechtigten an der Urne entscheiden können.

Option Pistenverlängerung offenhalten

Die Arbeiten am Objektblatt Flughafen Zürich des SIL haben gezeigt, dass auch auf dem bestehenden Pistensystem betriebliche Änderungen möglich wären, die insgesamt zu einer Mehrbelastung der Bevölkerung mit Fluglärm führen würden. Ein Verbot für künftige Pistenausbauten bietet also keine Gewähr, dass die geografische Verteilung der Fluglärmbelastung auf Dauer unverändert bleibt. Im Rahmen des SIL-Verfahrens wurden 19 Flugbetriebsvarianten geprüft. Dabei hat es sich gezeigt, dass gewisse Varianten mit Pistenverlängerungen in lärm-mässiger Hinsicht günstiger, zum Teil sogar deutlich besser abschneiden als andere Betriebsvarianten, die auf dem heutigen Pistensystem beruhen. Es ist also sinnvoll, eine solche Option offenzuhalten.

Nicht mehr zur Diskussion steht hingegen der Bau einer Parallelpiste. Der Regierungsrat hat sich dem Bund gegenüber klar gegen eine solche Option ausgesprochen. Der Bund hat sich dieser Auffassung angeschlossen: Im Entwurf zum SIL-Objektblatt wird eine Parallelpiste ausdrücklich ausgeschlossen. Verbindlich festgelegt wird das SIL-Objektblatt Flughafen Zürich vom Bundesrat voraussichtlich im Jahr 2012.

Die Abgrenzungslinie gewährleistet Planungssicherheit

Das wirkungsvollste Instrument zur Gewährleistung der Planungssicherheit ist die sogenannte Abgrenzungslinie. Sie legt das Gebiet fest, in dem Fluglärmbelastung im Sinne der Umweltschutzgesetzgebung des Bundes erheblich stört. Sie soll im SIL-Objektblatt und im kantonalen Richtplan

deckungsgleich festgelegt werden. Die Abgrenzungslinie wurde auf der Grundlage der im SIL vorgesehenen heutigen und zukünftigen Betriebsvarianten des Flughafens definiert. Der Flughafen muss somit seinen Betrieb so ausgestalten, dass ausserhalb der Abgrenzungslinie auch langfristig kein erheblich störender Fluglärm auftritt. Innerhalb der Abgrenzungslinie werden geeignete Lärmschutzmassnahmen an den Gebäuden und raumplanerische Massnahmen dafür sorgen, dass die Wohn- und Lebensqualität auch in diesen Gebieten erhalten und verbessert werden kann. Planungssicherheit wird also die im SIL-Objektblatt Flughafen Zürich und im kantonalen Richtplan festzulegende Abgrenzungslinie gewährleisten. Ein allgemeiner Verzicht auf Pistenausbauten, wie ihn die Behördeninitiative verlangt, kann dieses Ziel allein nicht erreichen.

Über Pistenverlängerung entscheiden die Stimmberechtigten

An der Option für Pistenverlängerungen soll aus Sicht des Regierungsrates für die Zukunft festgehalten werden. Ein Nein zur Behördeninitiative heisst jedoch nicht, dass ein solches Vorhaben dereinst ohne Weiteres verwirklicht werden könnte. Über ein solches Projekt entscheidet bereits nach geltendem Flughafengesetz der Kantonsrat, wobei aufgrund des fakultativen Referendums die Stimmberechtigten an der Urne das letzte Wort haben. Es besteht deshalb kein Grund, die Türe für einen Pistenausbau schon heute zuzuschlagen, da die Stimmberechtigten dies ohne jegliche Nachteile und in Kenntnis aller Fakten auch später noch tun können.



Vorlage

1. A Beschluss des Kantonsrates

Gesetz über den Flughafen Zürich (Flughafengesetz)

(Änderung vom 23. Februar 2009;
Keine Neu- und Ausbauten von Pisten)

Der Kantonsrat,

in Zustimmung zur Behördeninitiative KR-Nr. 382/2006 betreffend Änderung des Gesetzes über den Flughafen Zürich («Keine Neu- und Ausbauten von Pisten») sowie nach Einsichtnahme in die Anträge des Regierungsrates vom 24. September 2008 und der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt vom 2. Dezember 2008,

beschliesst:

I. Das Gesetz über den Flughafen Zürich (Flughafengesetz) vom 12. Juli 1999 wird wie folgt geändert:

§ 1 Abs. 1 unverändert.

Grundsatz

² Unter Vorbehalt zwingender Bestimmungen des Bundesrechts setzt sich der Staat – im Rahmen seiner Kompetenzen nach dem Raumplanungsrecht, aber auch im Rahmen seiner Stellung als Aktionär und Verwaltungsratsmitglied – dafür ein, dass Neubauten oder Ausbauten von Pisten unterbleiben.

II. Diese Gesetzesänderung untersteht dem fakultativen Referendum.

III. Im Falle einer Volksabstimmung wird der Beleuchtende Bericht von der Geschäftsleitung des Kantonsrates verfasst.

Im Namen des Kantonsrates

Die Präsidentin: Der Sekretär:
Regula Thalmann-Meyer Bernhard Egg

Informationsangebot am Abstimmungssonntag

Das Statistische Amt des Kantons Zürich (www.wahlen.zh.ch/abstimmungen) informiert ab 12 Uhr laufend über die Ergebnisse der Auszählung auf kommunaler und kantonomer Ebene. Im Verlaufe des Nachmittags werden Hochrechnungen publiziert, und nach Vorliegen des Schlussresultats wird gegen Abend eine Abstimmungsanalyse veröffentlicht.

Das Statistische Amt bietet weiter einen kostenlosen SMS-Dienst mit der aktuellen Übermittlung der Abstimmungsergebnisse an, der abonniert werden kann.

www.statistik.zh.ch/sms

1. B Gültige Teile des Gegenvorschlags von Stimmberechtigten

Beleuchtender Bericht

(Verfasst vom Regierungsrat)

Der Gegenvorschlag von Stimmberechtigten enthält verschiedene, über die Behördeninitiative «Keine Neu- und Ausbauten von Pisten» hinausgehende Forderungen. So soll sich der Staat zum Beispiel dafür einsetzen, dass inskünftig keine Flugrouten über dicht besiedeltes Gebiet führen und dass keine Schnellabrollwege mehr gebaut oder ausgebaut werden dürfen. Zudem will der Gegenvorschlag präzisieren, bei welchen Themen die Staatsvertretung im Verwaltungsrat der Flughafen Zürich AG ein Vetorecht hat. Nach Auffassung des Regierungsrates und des Kantonsrates sind die Forderungen des Gegenvorschlags nicht sinnvoll und deshalb abzulehnen.

Flugrouten über dicht besiedeltem Gebiet
Flugrouten werden bereits heute unter Berücksichtigung der sicherheitsmässigen, betriebstechnischen und der meteorologischen Rahmenbedingungen so angelegt, dass möglichst wenig Menschen durch Fluglärm belastet werden. Zumindest im Nahbereich des Flughafens gibt es jedoch keine Gebiete, die nicht dicht besiedelt sind; es gibt höchstens solche, die weniger dicht besiedelt sind

als andere. Mit der Forderung, keine neuen Flugrouten über dicht besiedeltes Gebiet zu legen – massgeblich soll der Zustand im Jahr 2000 sein –, zielt der Gegenvorschlag in erster Linie auf die Südanflüge ab. Diese, wie auch die zusätzlichen Ostanflüge, wurden notwendig, nachdem Deutschland seinen Luftraum am frühen Morgen sowie am Abend und in der Nacht für Anflüge aus Norden gesperrt hatte. Das Bundesamt für Zivilluft-

fahrt hat diese Anflüge seinerzeit genehmigt. Das Bundesgericht hat sie für rechtens erklärt, weil ohne diese Massnahme der Flughafen Zürich zu den deutschen Sperrzeiten für Landungen hätte geschlossen werden müssen. Das Gericht verpflichtete die Flughafen Zürich AG jedoch, die betroffene Bevölkerung im Süden des Flughafens mit zusätzlichen Schallschutzmassnahmen zu schützen. Darüber hinaus muss der Flughafen die Lärmgebührenordnung umgehend überarbeiten, sodass die sensiblen Tagesrandstunden (06.00–07.00 Uhr und 21.00–22.00 Uhr) besonders berücksichtigt und gewichtet werden. Diese Arbeiten sind im Gange und teilweise flughafenintern bereits abgeschlossen. Angesichts dieser Sach- und Rechtslage würde der vom Gegenvorschlag verlangte Einsatz des Kantons Zürich zur Abschaffung der zusätzlichen Ost- und der neuen Südanflüge bei den zuständigen Behörden mit grösster Wahrscheinlichkeit keinen Erfolg haben. Die deutschen Beschränkungen müssen vielmehr auf politischer Ebene, d. h. auf dem Verhandlungsweg, so weit wie möglich aus der Welt geschafft werden. Der Kanton Zürich setzt sich seit Jahren mit allen ihm zur Verfügung stehenden Mitteln gegen die einseitigen Festlegungen Deutschlands ein. Es ist deshalb unnötig, ihn zu verpflichten, sich gegen neue Flugrouten über dicht besiedeltem Gebiet einzusetzen. Da die Verhandlungen mit Deutschland durch den Bund geführt werden, sind die Einflussmöglichkeiten des Kantons Zürich allerdings beschränkt.

Schnellabrollwege

Der Gegenvorschlag verlangt weiter, dass sich der Kanton inskünftig auch gegen den Bau oder Ausbau von Schnellabrollwegen einsetzt. Schnellabrollwege stellen sicher, dass Flugzeuge die Piste nach erfolgter Landung so rasch wie möglich verlassen können, sodass diese wieder für Landungen oder Starts zur Verfügung steht. Schnellabrollwege stellen letztlich also eine flüssigere





Verkehrsabwicklung sicher. Damit verbunden ist zwar eine leichte Kapazitätserhöhung; diese ist aber vor allem am frühen Morgen und am späten Abend notwendig, um den Verkehr ausserhalb der Nachtsperrezeit speiditiv abwickeln zu können und so die siebenstündige Nachtruhe sicherzustellen. Können Schnellabrollwege nicht mehr (aus)gebaut werden, so kann dies vor allem zu den Verkehrsspitzenzeiten zu Überlastungen führen: Zur Landung bereite Flugzeuge müssen in solchen Situationen bis zur Pistenfreigabe in Warteräume geschickt werden, während startende Flugzeuge mit laufenden Triebwerken auf die Startfreigabe warten müssen. Solche Situationen sind aus Gründen des Umweltschutzes und aus wirtschaftlichen Gründen ebenso unerwünscht wie Staus auf den Strassen. Schnellabrollwege verhindern dies weitgehend.

Präzisierung des Vetorechts

Das geltende Flughafengesetz verleiht dem Kanton Zürich in bestimmten Belangen eine besondere Stellung. Die Flughafen Zürich AG darf dem Bund Gesuche über Änderungen der Lage und Länge der Pisten und Gesuche um Änderungen des Betriebsreglements mit

wesentlichen Auswirkungen auf die Fluglärmbelastung nur dann einreichen, wenn die Staatsvertretung im Verwaltungsrat der Gesellschaft diesen Gesuchen zustimmt. Bei diesen Geschäften steht dem Kanton ein Vetorecht zu, das der Gegenvorschlag präzisiert haben will. Unter den Begriff der «Änderung des Betriebsreglements mit wesentlichen Auswirkungen auf die Fluglärmbelastung» sollen insbesondere auch Änderungen der geltenden Nachtsperre von sieben Stunden und neue Flugrouten über dicht besiedeltes Gebiet fallen. Diese Präzisionen sind unnötig. Eine Verkürzung der geltenden siebenstündigen Nachtsperre wäre selbstverständlich eine lärmrelevante Änderung des Betriebsreglements und würde damit bereits heute dem Veto der Staatsvertretung unterliegen. Bei der Festlegung von Flugrouten wird unter Berücksichtigung der sicherheitsmässigen, betriebstechnischen und meteorologischen Rahmenbedingungen darauf geachtet, dass möglichst wenig Menschen mit Fluglärm belastet werden. Dies verlangt die Umweltschutzgesetzgebung des Bundes. Die mit dem Gegenvorschlag geforderte Präzisierung ist deshalb ebenfalls unnötig.



1. B Gültige Teile des Gegenvorschlags von Stimmberechtigten

Ausweitung der Weisungsbefugnis

Nach geltendem Recht erteilt der Regierungsrat der Staatsvertretung im Verwaltungsrat der Flughafen Zürich AG Weisung, wenn Beschlüsse über Änderungen der Länge und Lage der Pisten und Beschlüsse über Änderungen des Betriebsreglements mit wesentlichen Auswirkungen auf die Fluglärmbelastung anstehen. Falls der Regierungsrat allfälligen Gesuchen um Änderungen von Länge und Lage der Pisten zustimmen wollte, müsste der Kantonsrat dies genehmigen. Dabei untersteht der entsprechende Beschluss des Kantonsrates dem fakultativen Referendum. Allfällige bauliche Veränderungen des heutigen Pistensystems müssen also bereits nach geltendem Recht von den Stimmberechtigten bewilligt werden – sofern das Referendum ergriffen wird. Der Gegenvorschlag verlangt eine Ausweitung der Weisungsbefugnis.

Neu soll der Regierungsrat der Staatsvertretung im Verwaltungsrat der Flughafen Zürich AG auch Weisung erteilen, wenn dieser über Massnahmen und Betriebsbeschränkungen zu befinden hat, die infolge Überschreitung des Zürcher Fluglärm-Index (ZFI) bzw. des Richtwerts (höchstens 47 000 vom Fluglärm stark belästigte Personen) oder wegen Erreichens von mehr als 320 000 Flugbewegungen pro Jahr notwendig werden. Damit knüpft der Gegenvorschlag an den ZFI an, der im Flughafen-gesetz verankert ist. Dieses Gesetz hält bereits heute fest, dass der Kantonsrat auf Antrag des Regierungsrates bei Erreichen von 320 000 Flugbewegungen pro Jahr Be-

schluss darüber fasst, ob der Staat auf eine Bewegungsbeschränkung hinwirken soll. Der entsprechende Beschluss des Kantonsrates untersteht dem fakultativen Referendum. Letztlich entscheiden also auch hier die Stimmberechtigten über diese Frage und nicht, wovon der Gegenvorschlag fälschlicherweise ausgeht, der Verwaltungsrat der Flughafen Zürich AG.

Auch die Massnahmen und Betriebsbeschränkungen, die bei Überschreitung des Richtwerts von 47 000 vom Flugbetrieb stark belästigten Personen in die Wege geleitet werden, unterliegen nicht der Weisung des Kantons. Massnahmen im Bereich «Flugbetrieb» wie z. B. eine allfällige Plafonierung der Flugbewegungen, die Verbesserung des Flottenmix und die Einführung neuer Navigationsstandards kann der Kanton höchstens beantragen, nicht jedoch beschliessen. Zuständig ist der Kanton hingegen bei Massnahmen im Bereich «Raumentwicklung/Wohnqualität». Die Verwirklichung solcher Massnahmen – z. B. die Beratung und Unterstützung von Gemeinden und Privaten bei der Erneuerung von Wohnbauten in der Flughafenregion – fällt in die alleinige Kompetenz des Kantons, und nicht, wovon der Gegenvorschlag wiederum fälschlicherweise ausgeht, in jene des Verwaltungsrates der Flughafen Zürich AG. Eine Weisung der Staatsvertretung kann deshalb bei Massnahmen und Betriebsbeschränkungen, die bei Überschreitung des Richtwerts oder bei Erreichen von 320 000 Flugbewegungen pro Jahr notwendig werden, gar nicht zur Anwendung kommen.

Der Kantonsrat hat am 2. Mai 2011 mit 98 zu 63 Stimmen beschlossen, den Stimmberechtigten den Gegenvorschlag von Stimmberechtigten zur Behördeninitiative «Keine Neu- und Ausbauten von Pisten» zur Ablehnung zu empfehlen.

Kantonsrat und Regierungsrat empfehlen: Nein



Meinung der Minderheit des Kantonsrates

(Verfasst von der Geschäftsleitung des Kantonsrates)

Eine Minderheit des Kantonsrates unterstützt den Gegenvorschlag von Stimmberechtigten und zieht diesen in der Stichfrage der Behördeninitiative aus folgenden Gründen vor:

Der Gegenvorschlag konkretisiert die Anliegen der Behördeninitiative «Keine Neu- und Ausbauten von Pisten». Durch eindeutige Rahmenbedingungen, die in einem demokratisch legitimierten Verfahren festgelegt werden, schafft er eine verbindliche Positionierung unseres Kantons für den Flughafen.

Verbesserungen für alle

Ein Verbot für Neu- und Ausbauten von Pisten kann durch neue Flugrouten kompensiert werden. Der Gegenvorschlag will deshalb auch neue Flugrouten über dicht besiedeltem Gebiet unterbinden. Zudem wird

die Erstellung von Schnellabrollwegen auf dieselbe Stufe gestellt wie der Neu- und Ausbau von Pisten. Schnellabrollwege stabilisieren die Verlässlichkeit des Flugbetriebs, ermöglichen aber auch zusätzliche Kapazitäten. Will man die Immissionen erfolgreich beschränken, sind Schnellabrollwege zu unterbinden, damit der Flughafen Zürich seine Kapazität nicht durch die Hintertür erweitern kann.

Der Gegenvorschlag stärkt die bisherigen Bemühungen des Kantons Zürich, die Immissionen um den Flughafen Zürich für die Bevölkerung zu reduzieren. Die heute vorgesehenen Massnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor schädlichen oder lästigen Auswirkungen des Flughafenbetriebs wie die Nachtflugsperrung und der Zürcher Fluglärm-Index werden durch zusätzliche Mass-

nahmen ergänzt und helfen mit, den Richtwert zur Begrenzung der Anzahl der vom Fluglärm stark gestörten Personen (AsgP) einzuhalten.

Mehr Demokratie in der Flughafenfrage

Der Gegenvorschlag bringt mehr Demokratie in der Flughafenfrage. Durch die verstärkte Mitbestimmung erhält der Flughafen Zürich den für seinen Betrieb nötigen Rückhalt in der Bevölkerung. Weisungen des Regierungsrates an die Staatsvertretung im Verwaltungsrat des Flughafens Zürich müssen bereits nach heutigem Flughafengesetz vom Kantonsrat in einem referendumsfähigen Beschluss genehmigt werden. Dasselbe gilt für Änderungen des Betriebsreglements mit wesentlichen Auswirkungen auf die Fluglärmbelastung. Der Gegenvorschlag wird konkreter: Ein referendumsfähiger Beschluss ist insbesondere bei Änderungen der geltenden Nachtflugsperrung, bei neuen Flugrouten über dicht besiedeltem Gebiet oder bei einer Überschreitung der Werte des Zürcher Fluglärm-Indexes gefordert. Damit schafft man eine demokratische Legitimation für den Betrieb des Flughafens.

Meinung des Referendumskomitees

Möglichst wenig Fluglärm für möglichst wenig Menschen

Will der Flughafen Pisten ausbauen, muss gemäss gültigem Gesetz das Volk darüber abstimmen. Auch bei einem NEIN zur Behördeninitiative und zu diesem Gegenvorschlag wird keine Piste verändert, ohne dass eine Volksabstimmung stattfindet.

Keine Verlagerung von Fluglärm

Die Behördeninitiative will Bevölkerungsschutz durch ein Verbot von Neu- und Ausbauten von Pisten erreichen, bewirkt aber genau das Gegenteil. Sie verhindert Modernisierungen und die Verbesserung der Flugsicherheit. Sie bewirkt, dass bevölkerungsreiche Siedlungsgebiete neu und zusätzlich mit Fluglärm belastet werden.

Der Gegenvorschlag verlangt zusätzlich ein Verbot von neuen Flugrouten. Nur so kann Bevölkerungsschutz und Planungssicherheit rund um den Flughafen sichergestellt werden.

Das in der Behördeninitiative vorgesehene Verbot für Pistenausbauten führt unweigerlich zu einer Verlagerung des Flugverkehrs. Dies bewirkt eine massive Zunahme des Fluglärms über der Stadt Zürich und den Agglomerationsgemeinden im Süden des Flughafens – der am dichtesten besiedelten Region der ganzen Schweiz. Die Behördeninitiative ist darum klar abzulehnen.

Der Gegenvorschlag verhindert diese Verlagerung.

Möglichst wenig Menschen belasten

Die Behördeninitiative «Kein Neu- und Ausbau von Pisten» führt zu einem erhöhten Risiko für die Bevölkerung und einer zusätzlichen Lärmbelastung vieler Menschen. Dies widerspricht ethischen Grundsätzen und gemäss Bundesgericht den Grundsätzen des Umweltschutzrechtes. Dieses verlangt,

dass möglichst wenig Menschen von Fluglärm belastet werden.

Der Gegenvorschlag ermöglicht die Einhaltung der vom Volk demokratisch beschlossenen Begrenzung der von Fluglärm stark gestörten Personen (ZFI).

Die Behördeninitiative ist nicht ausgewogen. Sie will mit einem vorzeitigen Pistenausbauperbot die Regionen Nord, West und Ost bevorzugen, zum Nachteil anderer Regionen im Kanton. Sie verhindert, dass zukünftig über anwohnerfreundliche Lösungen abgestimmt werden darf.

Der Gegenvorschlag hingegen schützt die Kernanliegen aller Himmelsrichtungen.

Wenn Sie auch in Zukunft über Neu- und Ausbauten von Pisten abstimmen wollen, dann lehnen Sie die Behördeninitiative ab.

Wenn Sie aber schon heute entscheiden wollen, dann stimmen Sie dem Gegenvorschlag zu und lehnen die Behördeninitiative ebenfalls ab.



Allein in diesem Gebiet leben 40 000 Menschen. Die Behördeninitiative verlagert zusätzlichen Fluglärm über dieses Gebiet. Sie ist darum abzulehnen. Der Gegenvorschlag bewirkt, dass auch dieses Gebiet weniger Fluglärm hat.



Vorlage

1. B Gültige Teile des Gegenvorschlags von Stimmberechtigten

Der Gegenvorschlag (Vorlage 1. B) hat folgenden Wortlaut (kursiv die Änderungen gegenüber dem Beschluss des Kantonsrates vom 23. Februar 2009 bzw. gegenüber dem Gesetz über den Flughafen Zürich vom 12. Juli 1999):

«Das Gesetz über den Flughafen Zürich (Flughafengesetz) vom 12. Juli 1999 wird wie folgt geändert:

§ 1 Abs. 2 Flughafengesetz (neu)

Unter Vorbehalt zwingender Bestimmungen des Bundesrechts setzt sich der Staat – im Rahmen seiner Kompetenzen nach dem Raumplanungsrecht, aber auch im Rahmen seiner Stellung als Aktionär und Verwaltungsratsmitglied – dafür ein, dass Neubauten oder Ausbauten von Pisten *und neue Flugrouten (gegenüber Zustand 2000) über dicht besiedelten Gebieten* unterbleiben. *Schnellabrollwege sind Pistenausbauten gleichgestellt.*

§ 10 Flughafengesetz (Änderung)

Die Gesellschaft stellt sicher, dass der Verwaltungsrat über folgende Geschäfte nur beschliessen kann, wenn ihnen die Vertretung des Staates im Verwaltungsrat zustimmt:

- a. Gesuche an den Bund über Änderungen der Lage und Länge der Pisten;
- b. Gesuche um Änderungen des Betriebsreglementes mit wesentlichen Auswirkungen auf die Fluglärmbelastung – *insbesondere Änderungen der Nachtflugsperrre von 7 Stunden oder neue Flugrouten über dicht besiedeltes Gebiet.*

§ 19 Abs. 1 Flughafengesetz (Änderung)

Für Beschlüsse des Verwaltungsrates, welche Gesuche an den Bund über Änderungen der Lage und Länge der Pisten, Gesuche um Änderungen des Betriebsreglementes mit wesentlichen Auswirkungen auf die Fluglärmbelastung – *insbesondere Änderungen der Nachtflugsperrre von 7 Stunden oder neue Flugrouten über dicht besiedeltes Gebiet – Massnahmen und Betriebsbeschränkungen, welche wegen der Überschreitung des Richtwerts oder wegen Erreichens von mehr als 320 000 Flugbewegungen notwendig werden,* betreffen, erteilt der Regierungsrat der Staatsvertretung im Verwaltungsrat Weisungen.

§ 19 Abs. 2 Flughafengesetz (Änderung)

Weisungen betreffend die Zustimmung zu Gesuchen, *Massnahmen und Betriebsbeschränkungen nach Abs. 1* genehmigt der Kantonsrat in der Form des referendumsfähigen Beschlusses.

Auf Ihrem Stimmzettel werden Sie gefragt: Stimmen Sie folgenden Vorlagen zu?

**1. A Beschluss des Kantonsrates
Gesetz über den Flughafen Zürich
(Flughafengesetz)
(Änderung vom 23. Februar 2009;
Keine Neu- und Ausbauten von
Pisten)**

**1. B Gültige Teile des
Gegenvorschlags
von Stimmberechtigten**

Die Fragen 1. A und 1. B können beide mit Ja oder Nein beantwortet werden; es ist auch gestattet, nur für oder gegen eine der Vorlagen zu stimmen oder überhaupt auf eine Stimmabgabe zu verzichten.

**1. C Stichfrage:
Welche der beiden Vorlagen
soll in Kraft treten, falls sowohl
der Beschluss des Kantonsrates
als auch die gültigen Teile des
Gegenvorschlags von Stimm-
berechtigten angenommen
werden?**

Zutreffendes ankreuzen:

– **Vorlage 1. A**
(Beschluss des Kantonsrates)

– **Vorlage 1. B**
(Gültige Teile des Gegenvorschlags
von Stimmberechtigten)

Sie können die Frage 1. C auch dann beantworten, wenn Sie bei den Fragen 1. A und 1. B mit Nein gestimmt oder auf eine Stimmabgabe verzichtet haben.

2 Volksinitiative zur Einreichung einer Standesinitiative «Stau weg! – Für einen effizienten und sicheren Verkehr im Kanton Zürich»

Beleuchtender Bericht

[Verfasst vom Regierungsrat]

Die Volksinitiative «Stau weg!» verlangt, dass der Kanton Zürich beim Bund eine Standesinitiative einreicht. Mit dieser soll der Kanton Zürich vom Bund verlangen, dass das Nationalstrassennetz zur Verbesserung der Stausituation im Wirtschaftsraum Zürich umfassend ausgebaut wird. Der Bau aller bezeichneten Vorhaben bis 2025 hätte zur Folge, dass die dem Bund für den Strassenbau zur Verfügung stehenden Mittel fast ausschliesslich im Kanton Zürich eingesetzt werden müssten. Dass der Bund einer solchen umfassenden Forderung nachkommt, erachten Kantonsrat und Regierungsrat als sehr unwahrscheinlich. Kantonsrat und Regierungsrat lehnen die Initiative ab, da der Bund die Probleme auf den Nationalstrassen erkannt hat und die nötigen Projekte und Mittel vorsieht, um innert realistischer Frist Lösungen zu schaffen.

Ziel der Volksinitiative

Die Initiative «Stau weg!» verlangt, dass der Kanton Zürich bei der Bundesversammlung eine Standesinitiative mit folgendem Inhalt einreicht: Bis 2025 soll der Bund die im Verkehrsrichtplan enthaltenen Bauprojekte ausführen, um die Stausituation im Kanton Zürich zu verbessern. Mit betrieblichen Massnahmen wie der Umnutzung von Pannenstreifen oder Wechselsignalisationen usw. soll eine unmittelbare Verbesserung der Stausituation erreicht werden. Die Initiative hat die Form eines ausgearbeiteten Entwurfs.

Das Hochleistungsstrassennetz im Kanton Zürich ist in der Tat stark belastet und weist mehrere Stauschwerpunkte auf. Die Forderung der Initiative an den Bund, das Nationalstrassennetz im Kanton Zürich zur Verbesserung der Staulage auszubauen, entspricht daher im Grundsatz einem wichtigen Anliegen des Kantons Zürich. Das Ziel der Initiative steht somit nicht im Widerspruch zu den Interessen des Kantons. In Bezug auf ihre konkreten Forderungen und ihre Umsetzungschancen sind allerdings gewichtige Vorbehalte anzubringen.

Die Nationalstrassenplanung heute

Die Initiative greift ein unbestrittenes und wichtiges Problem auf: An verschiedenen Stellen im Kanton Zürich kommt der Verkehrsfluss auf dem Hochleistungsstrassennetz regelmässig zum Erliegen, weil die Kapazitätsgrenze an diesen Stellen zumindest in den Hauptverkehrszeiten erreicht ist.

Stau bedeutet nicht nur für die Verkehrsteilnehmenden und die Umwelt eine Belastung, sondern verursacht auch einen erheblichen volkswirtschaftlichen Schaden. Diese Folgen sind beim Kanton ebenso bekannt wie beim Bund, der seit dem 1. Januar 2008 alleinig für das Nationalstrassennetz zuständig ist. Am 21. September 2010 beschlossen die eidgenössischen Räte das Programm zur Beseitigung von Engpässen im Nationalstrassennetz und die Freigabe von Mitteln für erste Massnahmen. Das Programm weist die Abschnitte mit dem grössten Handlungsbedarf aus und bezeichnet Massnahmen in der ganzen Schweiz. Zur Umsetzung des Programms sind 5,5 Mrd. Franken reserviert. Da diese Mittel nicht ausreichen, um alle Problemstellen zu beseitigen, und zudem nicht alle Projekte gleich



weit fortgeschritten sind, war eine Priorisierung unumgänglich. Mit dem genannten Bundesbeschluss wurden 940 Mio. Franken für den dringlichen Sechs-Spur-Ausbau der Nordumfahrung Zürich einschliesslich dritte Röhre des Gubristtunnels bereits bewilligt. In zweiter Priorität will der Bund – neben weiteren Vorhaben in anderen Kantonen – den Sechs-Spur-Ausbau der Umfahrung Winterthur (rund 560 Mio. Franken) sowie den Vier-Spur-Ausbau von Andelfingen bis Winterthur Nord (rund 310 Mio. Franken) vorantreiben. Regierungsrat und Kantonsrat begrüssen die hohe Priorität, die der Bund dem Ausbau der Nordumfahrung beimisst. Genau diese vordringliche Massnahme wird aber in der Initiative nicht gefordert, was beim Bund zu Missverständnissen und damit weiteren Verzögerungen führen könnte.

Auch andere wichtige Vorhaben sind beim Bund in Vorbereitung. So hat der Bund im Programm zur Engpassbeseitigung festgelegt, dass im Raum Glattal/Winterthur eine Kapazitätserweiterung erforderlich ist (Glattalautobahn). Eine umfassende Zweckmässigkeitsbeurteilung wird derzeit unter Federführung des Bundesamtes für Strassen erarbeitet und soll 2012 abgeschlossen sein. Der Kanton ist in diese Planung einbezogen. Weiter sind die Hirzelverbindung und die Oberlandautobahn – bis heute noch eine kantonale Hochleistungsstrasse – beim Bund zur Aufnahme ins Nationalstrassennetz vorgesehen. Regierungsrat und Kantonsrat erachten diese Planungen des Bundes für zweckmässig. Die Anliegen des Kantons werden beim Bund wahrgenommen. Auch angesichts der sich beim Bund abzeichnen-

den Finanzierungsschwierigkeiten erachten Kantonsrat und Regierungsrat weiter gehende Forderungen als nicht realistisch.

Sachliche Mängel der Initiative

Die Initiative weist zudem inhaltliche Mängel auf, indem sie die Vorhaben nicht priorisiert und Vorhaben nennt, die nicht in die Zuständigkeit des Bundes fallen. Für den Waidhalde-tunnel und den Westast Zürich ist der Bund gar nicht zuständig, sondern der Kanton bzw. die Stadt Zürich. Die Standesinitiative würde sich diesbezüglich somit an eine nicht zuständige Stelle richten.

Für einzelne, in der Initiative aufgeführte Vorhaben liegen noch keine detaillierten Kostenschätzungen vor. Es kann aber gesagt werden, dass die Verwirklichung der geforderten, in der Zuständigkeit des Bundes lie-



Mit der 2009 eröffneten Westumfahrung inklusive Uetlibergtunnel und der A4 im Knonaueramt hat der Bund rund 5 Mrd. Franken in den Ausbau des Autobahnnetzes im Kanton Zürich investiert.

2 Volksinitiative zur Einreichung einer Standesinitiative «Stau weg! – Für einen effizienten und sicheren Verkehr im Kanton Zürich»

genden Vorhaben bis 2025 die diesem zur Verfügung stehenden Mittel zu einem ganz erheblichen Teil im Kanton Zürich binden würde. Dies würde bedeuten, dass Anliegen in anderen Regionen der Schweiz zurückstehen müssten. Die Wahrscheinlichkeit, dass die eidgenössischen Räte einer solchen Konzentration der Bundesgelder auf den Kanton Zürich zustimmen, muss deshalb als äusserst gering beurteilt werden.

Betriebliche Massnahmen bereits im Einsatz

Die Initiative verlangt auch die Umsetzung von betrieblichen Massnahmen. Dazu wird durch die Initiantinnen und Initianten die Umnutzung von Pannestreifen vorgeschlagen. Pannestreifen dienen in erster Linie der Sicherheit, indem sie Pannenfahrzeugen die sofortige Möglichkeit bieten, den Verkehr zu verlassen. Zudem dienen sie den Unterhaltsfahrzeugen als Abstellfläche oder dem Verkehr als Ausweichmöglichkeit. Pannestreifen sind

wegen der vielen Kunstbauten (Brücken, Tunnels) im Schweizer Nationalstrassennetz aber oft gar nicht durchgängig vorhanden oder zu schmal für eine Umnutzung.

Das Bundesamt für Strassen (ASTRA) führt derzeit einen Versuch auf der A1 zwischen Morges und Ecublens durch. Auf der Grundlage der daraus gewonnenen Erfahrungen wird das ASTRA bis 2012 ein Konzept für die Umnutzung von Pannestreifen auf dem gesamten Nationalstrassennetz erarbeiten. Bereits heute ist bekannt, dass die Umnutzung von Pannestreifen oft mit erheblichen Kosten für verkehrstechnische Einrichtungen oder bauliche Anpassungen verbunden ist. Bei der Umfahrung Winterthur wurde festgestellt, dass die Brückenbauwerke für eine rasche Umnutzung zu schmal und in den Randbereichen zu wenig tragfähig sind und angepasst werden müssten.

Der Kanton Zürich ist im Bereich des Verkehrsmanagements bereits aktiv. So hat er

terthur eine Trägerschaft für eine «Regionale Leitzentrale Verkehrsraum Zürich» gebildet und auf dieser Grundlage das betriebliche Verkehrsmanagement auf den Nationalstrassen im Grossraum Zürich seit dem 1. Juli 2011 übernommen.

Auch bei den betrieblichen Massnahmen sehen Kantonsrat und Regierungsrat daher keinen Bedarf für eine Intervention beim Bund, wie sie die Initiative verlangt.

Kein Gegenvorschlag notwendig

Der Kanton Zürich vertritt seine Interessen in Bezug auf die Nationalstrassen gegenüber dem Bund im Rahmen konkreter Vorhaben und Projekte. Er ist in die jeweiligen Planungsschritte auf fachlicher und politischer Ebene einbezogen. Eine ausreichende und angemessene Einflussnahme und Mitwirkung ist also sichergestellt. Vor diesem Hintergrund erwies es sich als unnötig, der Initiative einen Gegenvorschlag gegenüberzustellen.

Der Kantonsrat und der Regierungsrat beantragen den Stimmberechtigten, die Volksinitiative «Stau weg!» zur Einreichung einer Standesinitiative beim Bund abzulehnen.



Der Bund sieht die Aufnahme der heute kantonalen Oberlandautobahn in das Nationalstrassennetz vor und hat in Aussicht gestellt, das vom Kanton Zürich erarbeitete Projekt für den Lückenschluss zwischen dem Kreisel Betzholz bei Hinwil (Bild) und Uster Nord zu übernehmen.



Meinung der Minderheit des Kantonsrates

(Verfasst von der Geschäftsleitung des Kantonsrates)

Eine Minderheit des Kantonsrates unterstützt die Volksinitiative. Der regelmässige Stau auf den Zürcher Strassen richtet immensen volkswirtschaftlichen Schaden an. Die Standesinitiative erzeugt Druck und beeinflusst die politische Traktandenliste im eidgenössischen Parlament. Sie unterstützt die eidgenössischen Vertreterinnen und Vertreter des Kantons, damit diese sich beim Bund gestärkt durch den Volksentscheid für eine bessere Nationalstrassen-Infrastruktur in unserem Kanton einsetzen können.

Stau schadet der Wirtschaft und beschneidet unsere Lebensqualität

Ein Viertel aller Staustunden in der Schweiz fallen zwischen der Nordumfahrung Zürich und Winterthur an; seit 2003 hat sich diese Zahl verdoppelt. Je weniger Stau es auf den Nationalstrassen gibt, desto kleiner wird auch der unerwünschte Ausweich- und Durchgangsverkehr in den Städten und Dörfern. Damit verkleinert sich nicht nur der Schadstoffausstoss durch laufende Motoren in stehenden oder kriechenden Kolonnen, auch die Verkehrssicherheit verbessert sich. Neben der Steigerung der Lebensqualität gewinnt die Volkswirtschaft des Kantons Zürich. Jährlich gehen dem Kanton zirka 100 Mio. Franken verloren, weil das Gewerbe durch den Stau ausgebremst wird und nicht effizient arbeiten kann. Stau ist weit mehr als nur ein tägliches Ärgernis für die vielen einzelnen Betroffenen, er ist für uns alle ein Problem.

Der Kanton Zürich und seine Vertreterinnen und Vertreter in Bern sollen sich deshalb genauso stark für die Ausbauprojekte im Nationalstrassenbau einsetzen können, wie sie sich für Projekte des öffentlichen Verkehrs wie z.B. für die Durchmesserlinie und den Durchgangsbahnhof Zürich eingesetzt haben.

Eine Standesinitiative ist das einzig mögliche politische Mittel

Mit dem Inkrafttreten des neuen Finanzausgleichs am 1. Januar 2008 ist der Bund allein für den Nationalstrassenbau zuständig. Das Volk des Kantons Zürich kann deshalb seine Interessen nur durch eine Standesinitiative direkt geltend machen. Obwohl die Stauproblematik im Raum Zürich weit höher ist als etwa jene am Gotthard und unser Kanton einer der grössten Zahler in den Finanzausgleich der Kantone ist, fliessen bisher viel zu wenig Gelder für die nachhaltige Verbesserung des Nationalstrassennetzes in den Kanton Zürich.

Die Standesinitiative verlangt deshalb einen gezielten Ausbau des Nationalstrassennetzes in unserem Kanton. Namentlich sollen die bereits im kantonalen Verkehrsrichtplan aufgeführten sechs Schlüsselprojekte zielstrebig vorangetrieben werden. Dies gelingt aber nur, wenn unsere Vertreterinnen und Vertreter durch das Zürcher Volk unterstützt werden.

Der Kantonsrat hat am 23. Mai 2011 die Volksinitiative zur Einreichung einer Standesinitiative «Stau weg! Für einen effizienten und sicheren Verkehr im Kanton Zürich» mit 95 zu 77 Stimmen abgelehnt.

Kantonsrat und Regierungsrat empfehlen: Nein

2 Volksinitiative zur Einreichung einer Standesinitiative «Stau weg! – Für einen effizienten und sicheren Verkehr im Kanton Zürich»

Meinung des Initiativkomitees

Stau weg! – JA zu Ökonomie und Ökologie

Der Kanton Zürich ist der Stauschwerpunkt der Schweiz. Allein die Stautunden auf dem Abschnitt Nordumfahrung Zürich–Winterthur machen beinahe einen Drittel der Stautunden auf dem gesamten Schweizer Nationalstrassennetz aus. Das sorgt nicht nur für viel Ärger bei den Verkehrsteilnehmern, es belastet auch die Volkswirtschaft im Wirtschaftsraum Zürich mit jährlich weit über 100 Millionen Franken und schadet der Umwelt unnötig.

Den Stau aktiv bekämpfen

Mit der «Stau weg!»-Initiative will der TCS das Stauproblem mit Sofortmassnahmen (beispielsweise der Öffnung des Standstreifens als zusätzliche Fahrspur) und einem mittel- bis langfristigen Kapazitätsausbau (siehe Grafik) lösen. Dabei nimmt der TCS die dringlichsten Projekte aus dem Verkehrsrichtplan auf, den der Kantonsrat erst vor Kurzem gutgeheissen hat.

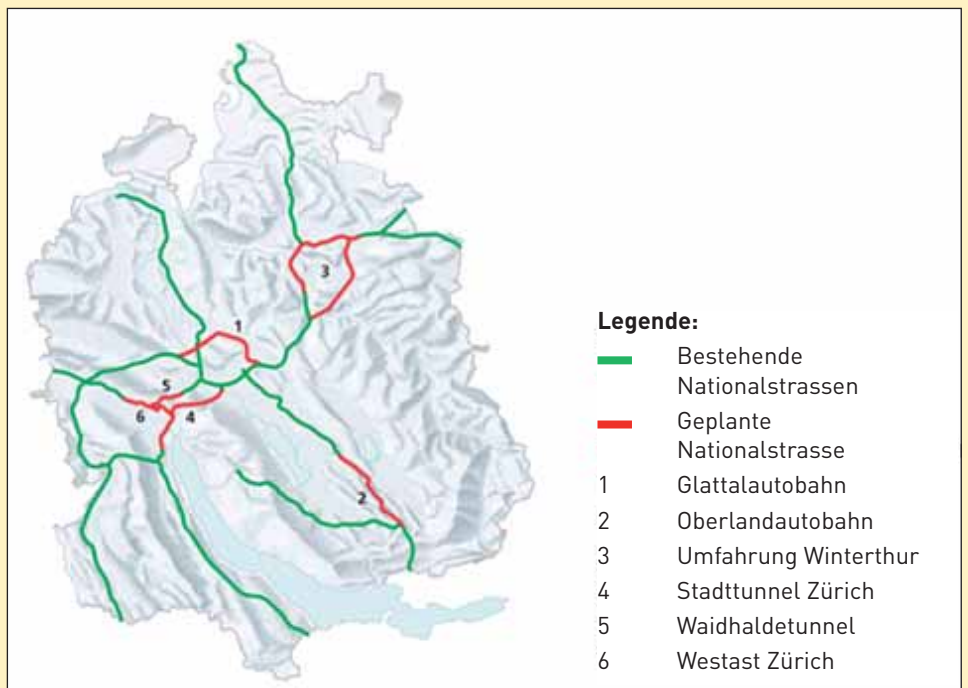
Wichtiges Zeichen nach Bern

Leider kann unser Kanton die gewünschten Massnahmen nicht selbst umsetzen, der Bund ist dafür zuständig. Deshalb musste der TCS auf das Mittel der Standesinitiative zurückgreifen. Standesinitiativen werden zwar in der Regel nicht eins zu eins umge-

setzt, sie sorgen aber immer dafür, dass ein wichtiges Anliegen in Bundesbern wahrgenommen und behandelt wird. Wenn die Zürcher Bevölkerung die «Stau weg!»-Initiative annimmt, erzeugt sie damit den notwendigen Druck: Die wichtigsten Zürcher Ausbauprojekte dürfen nicht in einer Schublade in Bern verschwinden!

Wird die Initiative – auch nur teilweise – umgesetzt, steigt die Lebensqualität für alle massiv. Die ärgerlichen Wartezeiten im Stau fallen zu einem grossen Teil weg. Zusätzlich werden Städte und Gemeinden vom Durchgangs- und Ausweichverkehr entlastet. Das bringt mehr Sicherheit und weniger Lärm.

Weniger Stau = mehr Lebensqualität





Vorlage

2. Volksinitiative

Titel und Text der Volksinitiative lauten:

«Stau weg!» – Kantonale Volksinitiative zur Einreichung einer Standesinitiative Für einen effizienten und sicheren Verkehr im Kanton Zürich

Gestützt auf Art. 160 Abs. 1 BV wird der Bundesversammlung folgende Standesinitiative eingereicht:

Der Kanton Zürich verlangt vom Bund, das Nationalstrassennetz zur Verbesserung der Stausituation im Kanton Zürich gezielt auszubauen. Konkret sollen folgende im Zürcher Verkehrsrichtplan enthaltene Bauprojekte mit Realisierungshorizont bis 2025 umgesetzt werden: Glattalautobahn, Oberlandautobahn, Ausbau Umfahrung Winterthur, Stadttunnel, Waidhaldetunnel und Westast Zürich. Zudem sind vom Bund betriebliche Massnahmen (Standstreifenumnutzungen, Wechselsignalisationen usw.) als Sofortmassnahmen zur unmittelbaren Verbesserung der Stausituation im Kanton Zürich zu realisieren.

Auf Ihrem Stimmzettel werden Sie gefragt: Stimmen Sie folgender Vorlage zu?

2 «Stau weg!» – Kantonale Volksinitiative zur Einreichung einer Standesinitiative – Für einen effizienten und sicheren Verkehr im Kanton Zürich

3 Volksinitiative «Für faire Ferien»

Beleuchtender Bericht

(Verfasst vom Regierungsrat)

Die Volksinitiative will in der kantonalen Verwaltung mindestens fünf Ferienwochen für alle Altersgruppen einführen. Davon würden die 20- bis 49-jährigen kantonalen Mitarbeitenden profitieren, die heute einen Anspruch von vier Wochen pro Jahr haben; bei den jüngeren und älteren Angestellten sind es schon heute fünf und sechs Wochen. Weil die Einführung einer fünften Ferienwoche für alle Angestellten gemäss Initiative weder die Leistung der Verwaltung schmälern noch das Personal einer Mehrbelastung aussetzen darf, würden zusätzliche Stellen nötig. Dies würde zu Mehrkosten führen, die der Regierungsrat für den Kanton auf rund 44 Mio. Franken pro Jahr beziffert. Bei den Gemeinden, die ihr Personalrecht an dasjenige des Kantons anlehnen, sind ebenfalls entsprechende Mehrkosten zu erwarten. Der Regierungsrat und der Kantonsrat lehnen die Volksinitiative ab.

Die Initiative verlangt, dass im Personalgesetz ein Mindestanspruch der Mitarbeitenden des Kantons auf fünf Wochen Ferien festgeschrieben wird, womit der Regierungsrat die Vollzugsverordnung zum Personalgesetz entsprechend anpassen müsste. Die Initianten begründen dies damit, dass das Personal des öffentlichen Dienstes immer höheren Belastungen ausgesetzt sei, auch mit unregelmässigen Arbeitszeiten, beispielsweise in den Spitälern oder bei der Polizei. Die Arbeitszeiten beim Kanton Zürich seien im Vergleich mit anderen Arbeitgebern allgemein überdurchschnittlich hoch und die Ferien ausserordentlich kurz. Fünf Wochen Ferien seien in der Privatwirtschaft und auch bei öffentlichen Arbeitgebern heute ein gängiges Richtmass.

Nicht überall fünf Wochen

Der Kanton Zürich als Arbeitgeber kennt einen nach Alter abgestuften Ferienanspruch. Gemäss der Vollzugsverordnung zum Personalgesetz beträgt er zurzeit:

- 5 Wochen für Lehrlinge und bis zu 20-jährige Mitarbeitende
- 4 Wochen für 21- bis 49-jährige Mitarbeitende
- 5 Wochen für 50- bis 59-jährige Mitarbeitende
- 6 Wochen für über 60-jährige Mitarbeitende

In den letzten Jahren haben tatsächlich zahlreiche Arbeitgeber – vor allem private, zu einem kleineren Teil auch öffentliche – den Ferienanspruch ihrer Mitarbeitenden erhöht. Heute ist in mehreren Gesamtarbeitsverträgen, die für landesweit insgesamt 1,2 Millionen Beschäftigte gelten, ein Mindestanspruch von fünf Ferienwochen verankert. Hinzu kommen Einzelbetriebe mit demselben Mindestanspruch. Mit Blick auf die Konkurrenzsituation am Arbeitsmarkt liesse sich eine Erhöhung des Ferienanspruchs angesichts dieser Situation somit durchaus begründen.

Bei den öffentlichen Arbeitgebern fällt der Vergleich etwas anders aus: Etwa die Hälfte der Kantone geht bei den 21- bis 49-Jährigen ebenfalls nicht über den vom Kanton Zürich gewählten Anspruch hinaus. Und von den Nachbarkantonen kennt nur einer, nämlich der Kanton Aargau, die von der Initiative verlangte fünfte Ferienwoche für die 21- bis 49-Jährigen. Zwei weitere Nachbarkantone haben eine Lösung, die mit 24 und 23 Tagen dazwischenliegt (Schaffhausen und Thurgau), während drei Kantone (St. Gallen, Schwyz und Zug) wie der Kanton Zürich ebenfalls vier Ferienwochen vorsehen. Von wenigen Ausnahmen abgesehen, beträgt der Mindestanspruch auch bei den zürcherischen Gemeinden vier Wochen.



Zusätzliche Freitage dank Kompensationsmöglichkeiten

Die Zahl der Ferienwochen ist jedoch nicht allein ausschlaggebend für die Attraktivität eines Arbeitgebers. Während viele private Arbeitgeber die Vertrauensarbeitszeit kennen und die Mitarbeitenden daher keine Mehrzeit geltend machen können, kommt beim Kanton Zürich und bei den meisten Gemeinden die tatsächlich geleistete Arbeitszeit zum Zuge. Den Mitarbeitenden ist es somit möglich, mit dieser Mehrzeit nochmals bis zu 15 Arbeitstage zu kompensieren. Dies bedeutet, dass zu den mindestens vier Wochen Ferien nochmals bis zu drei weitere Wochen Erholung aufgrund dieser grosszügigen Regelung der Arbeitszeit möglich sind. Der Regierungsrat ist überzeugt, dass diese Möglichkeit mehr zur Attraktivität des Kantons als Arbeitgeber beiträgt als einige wenige weitere Ferientage. Ebenso weiss er, dass diese Möglichkeit vom Personal ausserordentlich geschätzt wird.

Ausserdem kennt der Kanton bei Urlauben für private Angelegenheiten im Vergleich zur Privatwirtschaft sehr arbeitnehmerfreundliche Regelungen: Dazu zählen der zwei Wochen über dem Obligatorium liegende Mutterschaftsurlaub, der fünftägige Vaterschaftsurlaub, der bezahlte Urlaub von zwei Wochen für Jugend+Sport-Kurse, bis zu fünf Freitage pro Jahr für familiäre Verpflichtungen sowie Erleichterungen für die Ausübung von öffentlichen Ämtern und für weitere freiwillige Tätigkeiten im Dienste der Gesellschaft.

Mehrkosten zurzeit nicht verantwortbar

Insgesamt erachtet der Regierungsrat die Arbeitsbedingungen für die Mitarbeitenden als attraktiv und konkurrenzfähig. Er lehnt die Volksinitiative auch ab, weil sie den Staatshaushalt mit erheblichen Mehrkosten belasten würde. Die Initiative schreibt in einer Ergänzung des Personalgesetzes vor, dass der Betrieb der Verwaltung trotz längerer Ferien nicht darunter leiden und die ausfallende Arbeitszeit nicht zu einer Mehrbe-



lastung des Personals führen dürfe. Diese Bedingungen sind nur zu erfüllen, wenn mehr Mitarbeitende eingestellt würden. Die Mehrkosten, die sich für den Staatshaushalt aus der Gewährung von zusätzlichen Ferientagen ergeben, müssen geschätzt werden. Eine zusätzliche Ferienwoche für alle Mitarbeitenden des Kantons würde einen Arbeitsausfall im Umfang von etwa 100 Millionen Franken bewirken. Wird berücksichtigt, dass rund 60% der Mitarbeitenden in das von der Volksinitiative begünstigte Alterssegment fallen, ist mit einem Arbeitsausfall im Wert von rund 60 Mio. Franken zu rechnen. In der Annahme, dass ein Teil des Arbeitsausfalls kompensiert oder durch Rationalisierungsmassnahmen wettgemacht werden könnte, sind Mehrkosten von 44 Mio. Franken pro Jahr als realistisch zu betrachten.

Es ist zwar richtig, dass der Kanton für 2010 einen hervorragenden Abschluss seiner Rechnung präsentieren konnte. Mehr ins Gewicht fällt aber die Tatsache, dass die finanziellen Aussichten für den Staatshaushalt 2012 und in den Folgejahren wegen zusätzlicher Belastungen, Ertragsausfällen und mehrerer Risiken nicht gut sind. Die Finanzplanung weist für die nächsten Jahre

jedenfalls erhebliche Defizite in dreistelliger Millionenhöhe aus. Ein Spielraum für neue Ausgaben besteht somit nicht, weil es nur schon schwerfällt, die zwingenden neuen Belastungen zu finanzieren, ohne dass der mittelfristige Ausgleich der Rechnung gefährdet wird. Die Mehrkosten von rund 44 Mio. Franken für eine fünfte Ferienwoche würden nahezu einem Steuerprozent entsprechen und in jedem Folgejahr den mittelfristigen Ausgleich ebenfalls belasten. Bei den Gemeinden ist zudem von Saldoverschlechterungen in ähnlicher Höhe auszugehen, da sich die meisten an das Personalrecht des Kantons anlehnen. Sie müssten die Erhöhung des Ferienanspruchs wohl ebenfalls mitmachen, wenn sie als Arbeitgeber konkurrenzfähig bleiben wollen.

Aus diesen Gründen hält es der Regierungsrat zurzeit nicht für angebracht und nicht für verantwortbar, mindestens fünf Ferienwochen für alle Mitarbeitenden des Kantons einzuführen.

Meinung der Minderheit des Kantonsrates

(Verfasst von der Geschäftsleitung des Kantonsrates)

Eine Minderheit des Kantonsrates empfiehlt die Annahme der kantonalen Volksinitiative «Für faire Ferien» aus folgenden Gründen:

Angleichung an andere öffentliche und private Arbeitgeber

Die Angestellten der kantonalen Verwaltung haben Anspruch auf vier Wochen Ferien. Gesamtschweizerisch haben nur noch rund 25% aller Beschäftigten dieses Minimum an Ferienguthaben. Nicht nur private, sondern immer mehr öffentliche Arbeitgeber folgen dem allgemeinen Trend und ermöglichen ihren Angestellten fünf Wochen Ferien. Dazu gehören neben dem Bund die Bundesbetriebe, wie Post, Swisscom und SBB, und einige unserer Nachbarkantone. Bemerkenswert ist, dass etliche Gemeinden im Kanton Zürich, die sich in der Regel am kantonalen Personalrecht orientieren, bereits eine fünfte Ferienwoche eingeführt haben. Sogar die kantonseigenen selbstständigen Betriebe der EKZ und der ZKB haben bessere Ferienregelungen als die kantonale Verwaltung. Die sinkende Attraktivität des Kantons als Arbeitgeber in Konkurrenz zu vergleichbaren privaten und zu anderen öffentlichen Arbeitgebern, insbesondere zu unseren Nachbarkantonen, könnte zumindest teilweise kompensiert werden.

Anstellungsbedingungen verschlechtern sich

Der Kanton verliert zunehmend seine Attraktivität als Arbeitgeber. Zwar sind die Bedingungen in Bezug auf gleitende Arbeitszeit oder Kompensationsmöglichkeiten recht grosszügig. Die in den letzten Jahren aufgrund von mehreren Spar- und Sanierungsrunden entgangenen Stufenanstiege und der nur noch zum Teil vergütete Teuerungsausgleich verhinderten die Lohnentwicklung. Die Löhne hinken effektiv stark hinter der Privatwirtschaft her. Die Wochenarbeitszeit ist mit 42 Stunden vergleichsweise hoch. Trotzdem ist die Produktivität gestiegen, allerdings zum Preis einer zunehmenden Belastung und teilweisen Überlastung des Personals, speziell im Gesundheitswesen und bei der Polizei. Damit ist auch die Gefahr von Fehlern, Krankheitsabsenzen und unerwünschten Kündigungen gestiegen. Die fünfte Ferienwoche für das gesamte kantonale Personal wäre ein Zeichen der Wertschätzung gegenüber der Leistung des Personals im Dienste der Öffentlichkeit. Das Gesamtpaket der Anstellungsbedingungen würde wieder mehr ins Gleichgewicht gebracht.

Lohnende Investition

Eine fünfte Ferienwoche ist nicht gratis zu haben. Der Regierungsrat veranschlagt die Mehrkosten mit ca. 44 Mio. Franken jährlich, was gemessen am 12-Milliarden-Haushalt des Kantons etwa 0,3% entspricht. In Bereichen mit Schicht- und Präsenzbetrieb (vor allem Gesundheitswesen, Polizei) muss der Personalbestand angepasst werden, um den Mehrbedarf infolge der fünften Ferienwoche abdecken zu können. Hingegen zeigen Erfahrungen aus anderen Verwaltungen, dass in den übrigen Bereichen ein Teil des personellen Mehrbedarfs über Produktivitätssteigerungen aufgefangen und weniger Personal eingestellt wird, als eigentlich nötig wäre. Somit dürften die veranschlagten Mehrkosten geringer ausfallen.

Die Finanzlage des Kantons präsentiert sich denn auch weit weniger düster, als gerne dargestellt wird. Die Mehrausgaben von 44 Mio. Franken können für diese zeitgemässere Ferienregelung über die im letzten Jahr erzielten Mehreinnahmen von 1 Milliarde Franken für viele Jahre kompensiert werden. Das Personal wird motivierter, erholter und insgesamt leistungsbereiter sein. Es geht um eine kostengünstige, effektive und faire Investition in das Personal, welches das wichtigste Kapital des Kantons Zürich ist.



Meinung des Initiativkomitees

Volksinitiative «FÜR FAIRE FERIEN»

Wer immer mehr leistet, soll fair behandelt werden

Wer rund um die Uhr im Dienste der Öffentlichkeit steht, sei es im Spital oder bei der Polizei, ist permanent grösseren Belastungen ausgesetzt. Die Volksinitiative FÜR FAIRE FERIEN dient in erster Linie Schicht- und Wochenendarbeitenden zur besseren Erholung. Oder wie Frau Regierungspräsidentin Ursula Gut-Winterberger dem Kantonsrat erläuterte: «Ferien tragen zum Wohlbefinden und zur Gesundheit bei.» So ist das Volksbegehren auch *zum Wohl und zur Sicherheit* der gesamten Bevölkerung.

Familienfreundlich

Mit der Volksinitiative FÜR FAIRE FERIEN erhalten bis 49-jährige Angestellte im Kanton Zürich neu auch eine fünfte Ferienwoche. Genau in dieser unwiederbringlichen Lebensphase haben viele Angestellte Familien mit Kindern.

Fünf Wochen Ferien sind Norm

Fünf Wochen Ferien sind in der Privatwirtschaft Richtmass – mit Trend zur sechsten Woche: Für drei Viertel aller Beschäftigten in der Schweiz sind fünf Wochen und mehr Ferien schon lange eine Selbstverständlichkeit. Rund um Zürich haben unter anderem die Kantone Aargau, Appenzell Ausser rhoden, Thurgau und Schaffhausen bessere Ferienregelungen. Baselland führt auf nächstes Jahr die fünfte Ferienwoche ein.

Eine sparsame Stabilitätsmassnahme

Die Initiative ist eine *aussergewöhnlich sparsame Investition* ins Personal. Der Regierungsrat rechnet mit einer Minimalbelastung des Staatshaushalts von 3,67 Promille.

Eine kostengünstige Stabilitätsmassnahme in unsicherer Zeit: Im Kantonsrat wurde die Volksinitiative FÜR FAIRE FERIEN über die Parteigrenzen hinweg als populär gepriesen. Sie ist mehr als populär: In unsteter Zeit sichert sie Arbeitsplätze in sinnvollen Bereichen des öffentlichen Dienstes.

Vorlage

3. Volksinitiative

Titel und Text der Volksinitiative lauten:

Kantonale Volksinitiative «Für faire Ferien»

Das Personalgesetz des Kantons Zürich wird wie folgt geändert (Ergänzungen fett und kursiv hervorgehoben):

§ 43. Der Regierungsrat regelt

a) den Ferienanspruch. ***Der Mindestanspruch beträgt fünf Wochen Ferien. Der Regierungsrat trifft geeignete Vorkehrungen, damit die Erhöhung des Ferienanspruchs den Betrieb nicht beeinträchtigt und nicht zu Mehrbelastungen des Personals führt.***

(Buchstaben b bis d bleiben unverändert.)

Auf Ihrem Stimmzettel werden Sie gefragt: Stimmen Sie folgender Vorlage zu?

3 Kantonale Volksinitiative «Für faire Ferien»

Der Kantonsrat hat am 4. Juli 2011 die Volksinitiative «Für faire Ferien» mit 105 zu 60 Stimmen abgelehnt.

Kantonsrat und Regierungsrat empfehlen: Nein

Impressum

Abstimmungszeitung des Kantons Zürich für die kantonale Volksabstimmung vom 27. November 2011

Herausgeber: Regierungsrat des Kantons Zürich
Redaktion: Staatskanzlei,
Neumühlequai 10, 8090 Zürich
Auflage: 900 000 Exemplare

Internet:

www.zh.ch
www.amtsblatt.zh.ch
www.wahlen.zh.ch/abstimmungen/index.php