

## **Auszug aus dem Protokoll des Regierungsrates des Kantons Zürich**

KR-Nr. 372/2008

Sitzung vom 17. Dezember 2008

### **2051. Interpellation (Stärkung Standort Zürich dank Wirtschaftsraum Nordschweiz)**

Die Kantonsräte Thomas Vogel, IIInau-Effretikon, Beat Walti, Zollikon, und Peter Roesler, Greifensee, haben am 10. November 2008 folgende Interpellation eingereicht:

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 insbesondere 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])

Auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Interpellation Thomas Vogel, IIIInau-Effretikon, Beat Walti, Zollikon, und Peter Roesler, Greifensee, wird wie folgt beantwortet:

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. Defi-

niert 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 innehat (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 Nord-

westschweiz 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 kantonaler 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 Personenfreizügigkeit 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.

II. Mitteilung an die Mitglieder des Kantonsrates und des Regierungsrates sowie an die Volkswirtschaftsdirektion.

Vor dem Regierungsrat

Der Staatsschreiber:

**Husi**