

Warum Regierungsrat Heiniger auch ein Heiliger sein könnte *Seite 16*

Stadt Zürich kürzt Unterstützung für Kleinkinder *Seite 16*

Die rot-grünen Parteien weibeln für ihre Velo-Initiative *Seite 17*

Der neue Leiter der Kunsthalle setzt auf das Theatralische *Seite 19*

Mittelfristig heisst in 30 Jahren

Die Wünsche aus Zürich nach Autobahnen und die Möglichkeiten des Bundes klaffen sehr weit auseinander

Der Kanton Zürich passt seinen Richtplan für grosse Strassenbauprojekte an geänderte Rahmenbedingungen an. Deren Finanzierung ist aber nicht gesichert, und die Glattalautobahn ist wohl erst nach 2040 fertig.

Stefan Hotz

Der Verwaltungsakt erweckt den Eindruck, es gehe vorwärts: Die Regierung hat am Donnerstag ihren Antrag für Anpassungen am Richtplan Verkehr an den Kantonsrat überwiesen. Zentrale Projekte darin sind die Glattal- und die Oberlandautobahn, wie aus den Unterlagen hervorgeht. Für beide Strassen wird eine neue Linienführung eingetragen. Im ersten Fall, weil die Abklärungen ergaben, dass ein gestreckter Verlauf zwischen der Nordumfahrung bei Seebach und der A1 nördlich vom Brüttseller Kreuz besser abschneidet als bei der bisherigen Variante. Im Oberland, weil die Pläne 2012 durch den Moorschutz und vor dem Bundesgericht Schiffbruch erlitten.

Glattalautobahn nach 2040

Nun sichert ein Eintrag im Richtplan den nötigen Raum für ein Projekt. Der jeweils angegebene Zeithorizont ist oft ein frommer Wunsch. Das zeigt das Beispiel Glattalautobahn – ein Projekt, das für die Regierung hohe Priorität genießt. Nicht verwunderlich: Ist das Nadelöhr am Gubrist einmal beseitigt, wird sich der Stauschwerpunkt im Schweizer Nationalstrassennetz unweigerlich in den Raum Wallisellen verschieben. Deshalb soll dieser Abschnitt der A1 mit dem nördlich verlaufenden Bypass Glattalautobahn entlastet werden. Der Regierungsrat will sie mittelfristig realisieren. Er erreichte, dass die Strasse im Februar Aufnahme in die Botschaft des Bundesrats für den Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds (NAV) fand. Im dazugehörigen «Strategischen Entwicklungspro-



Die A1 bei Wallisellen, der meistbefahrene Strassenabschnitt in der Schweiz, wird noch lange nicht entlastet.

KARIN HOFER / NZZ

gramm» (Step) ist das 3,2-Milliarden-Projekt nur mit 1270 Millionen Franken eingesetzt. Den Grund zeigt eine Fussnote: Gemäss aktueller Planung des Bundes reicht die Realisierung des Vorhabens «über das Jahr 2040 hinaus».

Noch ungewisser ist die Oberlandautobahn. Neben dem Projekt scheiterte mit dem Nein zur verteuerten Autobahnvignette durch das Schweizervolk im November 2013 auch die geplante Finanzierung – und damit die Übernahme der kantonalen Strasse durch den Bund. Im Bundesrat und im Bundesamt für Strassen genießt dies alles keine Priorität. Möglich ist, und darauf hofft die Zürcher Regierung, dass das Parlament die Oberlandauto-

Auch der Rosengartentunnel braucht mehr Zeit

sho. · Nicht nur Strassenprojekte des Bundes ziehen sich hin. Auch Vorhaben des Kantons Zürich geraten in Verzug. Vor vier Jahren gaben Stadt und Kanton gemeinsam eine Studie für ein damals noch als Waidhaldetunnel bekanntes Projekt in Auftrag. Im Herbst 2013 einigten sie sich, es unter der Bezeichnung Rosengartentunnel voranzutreiben. Die beiden zweispurigen Röhren zwischen dem Bucheggplatz und dem Stadtkreis 5 würden es erlauben, die Rosengartenstrasse abzuklassieren und darauf eine neue Tramverbindung zu realisieren. 2012 verlangte der Kantonsrat mit einer

Motion innert dreier Jahre einen Kredit. Nun ersucht der Regierungsrat um eine Fristverlängerung bis August 2016. Insbesondere sei noch der Verkehrsablauf im Raum Albisriederplatz vertieft zu untersuchen, schreibt er als Begründung.

Mit kurz- bis mittelfristigem Zeithorizont will die Regierung die Zentrumserweiterung Neuhegi-Grüze (vorher Entlastungsstrasse Oberwinterthur) in den Richtplan aufnehmen. Zur Anbindung an den Anschluss Oberwinterthur der A1 samt einem kurzen Tunnel sind noch Details offen. Die Kosten werden grob auf 180 Millionen Franken geschätzt.

bahn in den NAV aufnimmt. Der Kanton kann ihren Bau nicht selber finanzieren. Inzwischen wird mit Kosten von 1,3 bis 1,4 Milliarden Franken gerechnet.

In Bern hat ohnehin Vorrang, dass die Ost-West-Hauptachse ihre Funktion erfüllen kann. Mit einem Zeithorizont bis 2030 figuriert im «Step Nationalstrassen» neben dem Ausbau der A4 zwischen Andelfingen und Winterthur Nord auch der Ausbau der Umfahrung Winterthur auf sechs Spuren. Zürich möchte ausserdem die A1 zwischen Brüttsellen und Töss auf acht Spuren ausbauen. In Bern ist dieses Vorhaben jedoch derzeit zurückgestellt. Schwierigkeiten könnten entstehen, weil es ein geschütztes Moor tangiert.

Aus für den Stadttunnel?

Eng mit der A1 verknüpft ist das Schicksal des Stadttunnels, der Unterquerung Zürichs von der Brunau bis nach Dübendorf-Neugut. Dort müsste die Verbindung an das heute am stärksten befahrene Stück Strasse der Schweiz anschliessen. Das geht nur, wenn es durch die Glattalautobahn entlastet wird, also nach 2040. So weit wird es kaum kommen. Der Bund hat dem Kanton Zürich mit Genehmigung des Richtplans angekündigt, dass er die Zweckmässigkeit der geplanten Expressstrassen in Zürich in einer Studie überprüfen wird. Damit dürfte das Ende des Stadttunnels eingeleitet werden, den der Bund schon vor Jahren «definitiv zurückgestellt» hat.

Wie hoch die Hürden und wie gross die Schwierigkeiten für den Strassenbau sind, zeigt vor allem das dringendste Vorhaben: Der mehrfach verzögerte Ausbau der Nordumfahrung Zürich auf sechs Spuren wird sich bis in die zweite Hälfte des nächsten Jahrzehnts hinziehen. Der Nordring war nicht Teil des Nationalstrassennetzes von 1960, sondern kam 1971 als Ergänzung hinzu und wurde 1985, also 14 Jahre später, eröffnet. Das gleiche Stück Strasse um zwei Spuren zu erweitern, woran seit 2001 geplant wird, dauert nach derzeitigem Stand des Irrtums fast doppelt so lang.

Angriff auf Implenia wegen Scientology-Bau

Anonyme legen Website lahm

nic. · Die Website des Bauunternehmens Implenia war in der Nacht auf Donnerstag Ziel eines Hackerangriffs. Unbekannte Täter verschafften sich Zugang zur Website und placierten darauf Botschaften, wie das Unternehmen mit Hauptsitz in Dietlikon mitteilte. Es hat deswegen Anzeige gegen Unbekannt eingereicht und die Website vorübergehend vom Netz genommen. Seit Donnerstagnachmittag ist die Seite wieder online.

Als Grund für den Angriff sieht Implenia die vor wenigen Wochen abgeschlossenen Umbauarbeiten für das Scientology-Zentrum in Basel. Bei der Einweihung des Zentrums Ende April war Marco Pulver, Implenias Leiter für die Region Nordwest, als Gastredner aufgetreten. Der Kadermann war als Projektleiter für den Umbau verantwortlich und äusserte sich auffallend positiv über Scientology, wie die «Tagesschau» berichtete.

Implenia distanzierte sich in der Folge deutlich von den Aussagen Pulvers. Diese seien mit dem Unternehmen nicht abgesprochen gewesen und widerspiegeln einzig die persönliche Meinung des Kadermitarbeiters, der dem Vernehmen nach kein Scientology-Mitglied ist. In der Medienmitteilung vom Donnerstag bekräftigte Implenia, dass das Unternehmen keine Beziehungen zu Scientology unterhalte.

Die CVP stellt ihre Frau

Nationalrätin Barbara Schmid-Federer als Ständeratskandidatin nominiert

Die Zürcher CVP setzt auf den Frauenbonus. Für den Ständerat setzt sie auf die Männedorferin Barbara Schmid-Federer. Die Nationalratsliste führt Kathy Riklin aus Zürich an.

wbt. · Für die Zürcher CVP geht es in den Herbstwahlen vor allem um die Sicherung der beiden Nationalratsmandate. Gehalten werden sie zurzeit von der 49-jährigen Barbara Schmid-Federer aus Männedorf, die seit 2007 in Bern politisiert, und von der 62-jährigen Kathy Riklin aus Zürich, die 1999 erstmals in die grosse Parlamentskammer gewählt wurde. Käme ein Ständeratsmandat dazu, würde das vor allem männlichen Aspiranten auf die Berner Bühne eine Freude bereiten.

Salomonische Lösung

Man wird sehen. Jedenfalls steht die CVP (fast) wie ein Mann hinter der Frau, die das richten soll. Nach der klaren Ablehnung eines Antrags, keine eigene Kandidatur zu lancieren, haben die Delegierten am Donnerstagabend Schmid-Federer per Akklamation auf den Schild gehoben. Sie würde im Falle einer Wahl ihr Profil als Expertin im Gesundheitswesen, im Bereich der Sozialversicherungen, der KMU sowie der

Familien- und Jugendpolitik in den Ständerat tragen. Schmid-Federer präsidiert das Schweizerische Rote Kreuz Kanton Zürich. Sie ist mit dem CVP-Kantonsrat und Apotheker Lorenz Schmid verheiratet und hat zwei Söhne.

Als Ständeratskandidatin zieht die Nominierte mit einem gewissen Startvorsprung auch in die Nationalratswahlen. Davon hatte Riklin 2007 auch profi-



«Ich mache wirklich gerne Wahlkampf.»

B. Schmid-Federer CVP-Nationalrätin

tiert. Zum Ausgleich haben die Parteidelegierten deshalb Kathy Riklin auf der Nationalratsliste vor Schmid-Federer auf Platz 1 gesetzt. Die Delegierten hiessen diese vom Vorstand vorgeschlagene Liste bei einer Gegenstimme gut. Auf den Plätzen der Hoffnung hinter den beiden Frauen folgen die Kantonsräte Philipp Kutter (Wädenswil) und Josef Wiederkehr (Dietlikon). Ausgesucht nach den Kriterien Ergebnis vor vier Jahren, Vernetzung, Fremdstimmen-Potenzial und Wille zum Wahlkampf, setzt die Partei stark auf dieses

Spitzenquartett. Den Gewinn eines dritten Mandats mit diesem Team schloss Parteipräsidentin Nicole Barandun nicht aus. Auf den Plätzen dahinter folgen die Kantonsratsmitglieder Corinne Thomet-Bürki (Bülach) und Josef Widler (Zürich) sowie die Parteipräsidentin aus Zürich selber. Die CVP wird zusätzlich mit einer Zebra-Liste CVP 60 plus / Junge CVP zur Wahl antreten.

Schmid-Federers Chancen sind trotz dem Frauenbonus nicht als allzu gross zu bezeichnen. Von einer bürgerlichen Allianz wie in der Zürcher Regierungswahl wird sie nicht profitieren können. Sie wird sich gegen prominente Konkurrenz aus den grossen Parteien behaupten müssen: gegen Daniel Jositsch (sp.), Ruedi Noser (fdp.), Hans-Ueli Vogt (svp.) sowie gegen Martin Bäumle (glp.), Bastien Girod (gp.) und Maja Ingold (evp.) – soweit bis jetzt absehbar.

Gebühreninitiativen: Ja, aber

Zu den beiden Gebühreninitiativen auf Ebene von Kanton und Gemeinden, über die die Zürcherinnen und Zürcher am 14. Juni abstimmen werden, fassten die Delegierten nach kontroverser Debatte in einer Ausmarchung mit 43 zu 34 Stimmen die Ja-Parole. Vom einstimmigen Vorstand vorab gefasst worden war die Nein-Parole zur kantonalen Volksinitiative für die Abschaffung der Härtefallkommission.

Zusatzschleife im Fall Manor Bahnhofstrasse

Obergericht nicht zuständig

cn. · Seit anderthalb Jahren liefern sich die Warenhauskette Manor und der Versicherer Swiss Life einen Streit um den Warenhausstandort an der Zürcher Bahnhofstrasse. Die Versicherungsgesellschaft will das Gebäude – als Eigentümerin – gewinnbringender umnutzen, wogegen sich Manor wehrt. Als das Mietverhältnis Ende Januar 2014 endete, pochte Manor auf die vertraglich zugesicherte Option einer Mietverlängerung bis 2019. Swiss Life reagierte mit einer bedeutenden Erhöhung des Mietzinses. Hatte die Manor AG bisher 6,3 Millionen Franken bezahlt, forderte die Vermieterin nun 19 Millionen. Die Warenhauskette beschuldigte Swiss Life in der Folge, sie mit einer überhöhten Forderung zum Auszug bewegen zu wollen, und zog vors Zürcher Mietgericht.

Dieses gab Manor Ende 2014 teilweise recht: Der Versicherer müsse der Warenhauskette eine neue Mietofferte zu «marktüblichen Vertragskonditionen» unterbreiten. Dagegen legte Swiss Life Berufung beim Obergericht ein. Dieses hat sich nun in einem Urteil vom 4. Mai als nicht zuständig erklärt und auf das Handelsgericht verwiesen. Bei Swiss Life und Manor will man das Urteil nun analysieren. An der Fakten- und Rechtslage ändert sich für beide Parteien allerdings nichts. Das Mietverhältnis läuft 2019 definitiv aus.