



## **Mit Innovationskraft in eine erfolgreiche Zukunft**

***Redemanuskript von Volkswirtschaftsdirektorin Carmen Walker Späh,  
anlässlich der Medienkonferenz 100 Tage im Amt, 4. September 2015***

*Es gilt das gesprochene Wort*

Sehr geehrte Damen und Herren

Herzlich willkommen zur Medienkonferenz. Ich danke Ihnen für das Interesse an meinen ersten hundert Tagen im Amt, welches Sie durch Ihr Kommen signalisieren. Als Ort habe ich den Bio-Technopark im Limmattal gewählt. Hier kommen praktisch alle Bereiche zusammen, die mich als Volkswirtschaftsdirektorin tagtäglich beschäftigen: Arbeitsmarkt, Innovation, Forschung, verkehrliche Erschliessung, Wirtschaftscluster etc. Meine Wahl fiel aber auch deshalb auf das Limmattal, weil es sich um eine Boomregion handelt, die es mit einer geschickten Politik nachhaltig zu entwickeln gilt. Ein zentrales Projekt hierbei ist die Limmattalbahn, über welche die Bevölkerung im November abstimmen wird. Sowohl die Regierung, der Kantonsrat aber auch die Exekutiven der Standortgemeinden stehen klar hinter dem Projekt.

Wir sind hier am Institut für Psychiatrische Forschung der Universität Zürich zu Gast. Ich möchte darum dem Institutsleiter Herr Prof. Dr. Nitsch sowie dem Geschäftsführer des Bio-Technoparks Mario Jenni danken, dass ich heute hier meine Medienkonferenz durchführen darf. Ich möchte den beiden ganz kurz das Wort geben, um sich vorzustellen.

Bereits heute versichere ich Ihnen: Ich bin Volkswirtschaftsdirektorin mit Herzblut. Die Verkehrsdossiers von der Oberlandautobahn, der Weiterentwicklung des öffentlichen Verkehrs bis hin zum Flughafen, aber auch das derzeitige wirtschaftliche Umfeld fordern den Kanton Zürich heraus. Die oft auch widersprüchlichen Interessen verlangen nach intensiven Dossierkenntnissen und einem behutsamen Annähern. 100 Tage sind eine zu kurze Zeit, um sich schon mit allen komplexen Details und Themen der Direktion befasst zu haben. 100 Tage sind aber genügend, um sich Gedanken zu den kommenden Herausforderungen für den Kanton Zürich gemacht zu haben.



Die letzten Monate waren intensiv und brachten zahlreiche Veränderungen in mein Leben. Der Weg vom Kantonsratssaal zum Regierungsratszimmer war zwar distanzmässig bescheiden. Für mich persönlich war er jedoch weitreichend. Hochmotiviert habe ich am 18. Mai das Amt als Volkswirtschaftsdirektorin angetreten und diese Motivation ist in den vergangenen Monaten in der intensiven Zusammenarbeit mit meinen neuen Mitarbeitenden, mit den neuen spannenden Dossiers, aber auch im Gremium meiner Regierungskolleginnen und Kollegen noch mehr gewachsen. Daneben wartete noch eine weitere Herausforderung auf mich: Zwischen dem Wahltermin und dem Amtsantritt durfte ich meine Anwaltspraxis, die ich vor 15 Jahren gegründet hatte, an meine ehemaligen Mitarbeitenden übergeben.

Einigermassen turbulent verlief aber auch meine erste Woche im neuen Amt: Weil Regierungsratspräsident Stocker verständlicherweise keine Hinweise in seinem Büro hinterlassen wollte, dass ein Direktionswechsel bevorstand, sah sein Büro zwei Stunden nach Bekanntgabe der Direktionsverteilung nicht besonders aufgeräumt aus. Entsprechend markierte die Schlüsselübergabe den Start einer grossen ‚Züglete‘. Weil Regierungsräsident Stocker weiterhin mit seiner bisherigen Assistentin zusammenarbeiten wollte, entstand in meiner Direktion von einer auf die andere Minute eine Vakanz, was den Start zusätzlich erschwerte. Wir waren im Generalsekretariat schon nach einer Woche ein super Team – auch ohne aufwändige teambildende Trainings in Höhlen oder beim Bungee Jumping. Ich danke an dieser Stelle allen, die mir diesem Start so tatkräftig, mit hohem Engagement und mit viel Verständnis ermöglicht haben. In der Volkswirtschaftsdirektion arbeiten äusserst motivierte und fähige Mitarbeitende.

Aus politischer Sicht gab es bereits einige Höhepunkte in meinen ersten 100 Tagen. Dazu gehörte die Richtplandebatte zum Innovationspark, wo das Parlament den Vorschlag der Regierung deutlich unterstützt hat. Dazu gehörten das 25 Jahr Jubiläum unseres ZVV und meine erste Klausursitzung mit dem neu zusammengesetzten Regierungsrat. Dazu zähle ich aber auch meine ersten Medienauftritte wie beispielsweise die Medienkonferenz zum Thema Fachkräftemangel mit Bundesrat Schneider-Ammann und der Spatenstich Tram Hardbrücke. Dazu gehörten aber auch interessante Geschichten, die mit dem Wechsel vom Kantons- in den Regierungsrat unweigerlich entstehen können. So kann ich jetzt als Regierungsrätin ein Postulat zur Tunnelstrategie beantworten, welches ich noch selbst eingereicht hatte.

Nach diesen persönlichen Erfahrungen der ersten Tage im Amt komme ich nun zu meiner **persönlichen Analyse der politischen Grosswetterlage** im Kanton Zürich.

## Lageanalyse, Herausforderungen und Antworten

Heute geht es dem Kanton Zürich gut. Gut ist natürlich immer relativ. Aber wenn man den Vergleich zu anderen Ländern macht, dann haben wir hier wahrlich hervorragende Zustände. Ich wage zu behaupten, dass mancher Wirtschaftsminister/-in aus anderen Regionen der Welt gerne mit mir tauschen würde. Einige Fakten:

- Die Lebensqualität in Zürich und Umgebung gehört zu den besten weltweit.
- Um die Wettbewerbsfähigkeit und Innovationskraft der Region Zürich ist es sehr gut bestellt. Wir beherbergen Hochschulen, Forschungsinstituten und Unternehmen von Welt Ruf.
- Die Arbeitslosenquote ist im internationalen Vergleich auf sehr tiefem Niveau.
- Die Erreichbarkeit des Kantons Zürich darf mit Blick auf alle Verkehrsträger als sehr gut bezeichnet werden. Die kantonale Verkehrsinfrastruktur ist insgesamt leistungsfähig, stösst aber zu den Spitzenzeiten an neuralgischen Stellen an seine Grenzen.
- Das Steuerniveau ist moderat, die persönliche Sicherheit darf gemäss der Kriminalitätsstatistik als hoch bezeichnet werden.
- Der Tourismus in Zürich ist stark! Im Gegensatz zu anderen Regionen konnte trotz der Frankenstärke im ersten Halbjahr 2015 eine Zunahme der Übernachtungen registriert werden. Die Gründe liegen darin, dass Zürich als Wirtschaftsmotor der Schweiz viele Geschäftsübernachtungen aufweist und dass der Städtetourismus boomt.

So sehr mich diese hervorragende Position Zürichs stolz macht, treiben einige Entwicklungen doch Sorgenfalten auf meine Stirn. Ich möchte nun die **drei wichtigsten Herausforderungen** aus meiner Perspektive als Zürcher Volkswirtschaftsdirektorin nennen. Und natürlich möchte ich auch sagen, wie wir aus meiner Sicht damit umgehen sollten.

### **Herausforderung Nummer 1: Wettbewerbsfähigkeit trotz Frankenstärke erhalten**

Seit dem Ende der EURO-Untergrenze und der damit verbundenen Stärkung des Schweizer Frankens sind die wirtschaftlichen Aussichten getrübt und insbesondere die Exportwirtschaft kämpft mit gewaltigen Herausforderungen. Hinzu kommt die jüngste Wachstumschwäche Chinas. Arbeitsplätze sind in Gefahr und die Konjunkturforscher deuten die aktuelle Stabilisierung der Schweizer Wirtschaft noch lange nicht als Erholung. Für mich gibt es eine adäquate politische Antwort darauf: wir müssen die Standortqualität weiter verbessern, wir müssen ein innovationsfreudiges Umfeld schaffen und dem Ausbau der Bürokratie Einhalt gebieten.



Die Frankenstärke hält uns vor Augen, dass wirtschaftliches Wachstum und damit Wohlstand keine Selbstverständlichkeiten sind. Der Zürcher Regierungsrat setzt sich beim Bund deshalb mit Nachdruck dafür ein, dass die bilateralen Verträge mit der EU erhalten bleiben, denn viele Zürcher Unternehmen exportieren nach Europa und sind auf eine stabile Regelung der wirtschaftlichen Beziehungen mit der EU angewiesen. In diesen KMU arbeiten viele Zürcherinnen und Zürich, welche die Nachteile zu spüren bekommen würden, wenn ihre Firmen den Zugang zum Europäischen Binnenmarkt verlieren würden. Die Zürcher Wirtschaft würde empfindlich geschwächt, eine bedeutende Zahl von Arbeitsplätzen wäre gefährdet.

Nur wenn Zürich weiterhin ein attraktives Pflaster für Unternehmen bleibt, vermag die Wirtschaft möglichst vielen Menschen im Kanton einen Arbeitsplatz zu bieten und unser Wohlstand kann gesichert werden. Mein Ziel ist es, dass möglichst viele Menschen im Kanton Zürich einen Arbeitsplatz haben. Dafür braucht es wirtschaftsfreundliche Rahmenbedingungen und eine diversifizierte Wirtschaftsstruktur. Denn eine breit aufgestellte Wirtschaft kann Krisen besser überstehen und dies sichert auch Arbeitsplätze. Übrigens sorgt gerade die Life Science Branche dafür, dass diese Diversifizierung voranschreitet. Kein anderer Wirtschaftszweig wies in den letzten 10 Jahren ein so hohes relatives Wertschöpfungswachstum auf wie die Life Science Branche.

Eine der grössten Herausforderungen für die Schweizer Volkswirtschaft wird es in den nächsten Jahren sein, genügend Fachkräfte rekrutieren zu können. Damit rücken zwei Fragen ins Zentrum der Diskussion: wie können wir den enormen Rucksack an Wissen, den die älteren Arbeitnehmenden bereithalten, und das grosse Potenzial von hervorragend ausgebildeten Frauen und Müttern noch besser für unsere Wirtschaft nutzbar machen? Das Modell einer schulischen Tagesstruktur ist für viele erwerbstätige Eltern eine Notwendigkeit und ich werde mich dafür im Rahmen meiner Möglichkeiten stark machen.

Ein weiteres wichtiges Element, um der Frankenstärke zu begegnen, ist der Innovationspark. Mit ihm soll die künftige Wettbewerbsfähigkeit des Forschungs- und Wirtschaftsstandortes Zürich gestärkt werden. Der Innovationspark ist eine unserer langfristigen Antworten um Standortnachteilen zu begegnen, die sich in Zukunft aus verschiedenen Herausforderungen ergeben können. Der Innovationspark ist ein Generationenprojekt. Als nächste Schritte stehen nun die Gründung der lokalen Trägerschaft und die Klärung der Landabgabe mit dem Bund an. Ich werde mich dafür engagieren, dass wir den Innovationspark zielgerichtet vorantreiben.



## *Herausforderung Nummer 2: Flughafen Zürich: Flughafen als Wirtschaftsmotor und Schutz der Bevölkerung in Einklang bringen*

Mit dem Zug brauchen sie nur etwas mehr als 10 Minuten, um von den Stadtzentren Zürichs oder Winterthurs zum Flughafen zu gelangen. Dort steht uns allen ein Angebot von 718 Flügen pro Tag an rund 180 Destinationen rund um den Globus zur Verfügung. Diese Nähe bedeutet Licht und Schatten zugleich. Einerseits ist die Nähe zum Flughafen und die grosse Auswahl an Destinationen ein wichtiger Trumpf im Standortwettbewerb unter den europäischen Wirtschaftszentren. Andererseits bekommen die Menschen in der Umgebung des Flughafens auch die negativen Auswirkungen des Flugbetriebs, allen voran den Fluglärm, zu spüren.

Der Flughafen Zürich ist eine der wichtigsten Verkehrsinfrastrukturen des ganzen Landes. Gerade für die beiden im Zuge der Frankenstärke besonders unter Druck geratenen Branchen wie den Tourismus und die Exportindustrie ist der Flughafen Zürich überlebenswichtig. Hinzu kommt ein gewaltiger volkswirtschaftlicher Nutzen, der vom Flughafen ausgeht: rund 25'000 Menschen bietet der Flughafen Arbeit und die jährliche direkte und indirekte Wertschöpfung von rund 6 Milliarden Franken entspricht jener einer mittleren Schweizer Stadt. Der Kanton Zürich, seine Regierung aber auch sein Volk übernehmen mit ihrer Haltung zum Flughafen somit grosse Verantwortung, die weit über die eigene Kantonsgrenze hinausgeht.

Gerade weil der Kanton Zürich mit seiner Flughafenpolitik eine Mitverantwortung für die ganze Schweiz trägt und weil der vom Flughafen Zürich ausgehende Fluglärm praktisch ausschliesslich im Kanton Zürich anfällt, darf der Flughafen nicht gegen den Willen der kantonalen Bevölkerung betrieben werden. In verschiedenen Volksabstimmungen in den letzten Jahrzehnten hat die kantonale Stimmbevölkerung immer wieder gezeigt, dass sie mehrheitlich hinter dem Flughafen mit all seinen Vor- und Nachteilen steht. Mein Ziel ist es, dass dies auch in Zukunft so bleibt. Eine Mehrheit der kantonalen Bevölkerung für den Flughafen zu gewinnen wird aber künftig nur dann möglich sein, wenn die zuständigen Behörden in Bern und die anderen Akteure die Interessen Zürichs gebührend berücksichtigen, sei es bei der bevorstehenden Revision des Luftfahrtgesetzes, sei es, wenn das SIL-Objektblatt dereinst angepasst werden sollte. Ich werde mich in Bern dafür engagieren, dass die Interessen Zürichs auch stärker gewichtet werden, als jene von Nachbarkantonen, die gar keinen oder nur wenig gesetzlich relevanten Fluglärm zu dulden haben, aus der Nähe zum Flughafen aber einen grossen Nutzen ziehen.



Die Flughafenpolitik der Regierung basiert auf einem Ausgleich der Interessen. Sie zielt auf eine Stärkung des Wirtschaftsstandortes durch einen wettbewerbsfähigen Flughafen. Konkret heisst dies, dass bei der künftigen Ausgestaltung der An- und Abflüge möglichst wenige Personen mit möglichst wenig Fluglärm belastet werden. Künftige Änderungen im An- und Abflugregime dürfen daher nicht unter dem Motto «Fluglärmverteilung» stehen. Dies würde dem kantonalen Flughafengesetz widersprechen, aber auch dem Willen des Zürcher Stimmvolks, das sich 2009 klar gegen die «Fairfluginitiative» und somit gegen die aktive Verteilung von Fluglärm auf die verschiedenen Himmelsrichtungen ausgesprochen hatte. Auch das nationale Umweltgesetz, das Raumplanungsrecht und die Rechtsprechung des Bundesgerichts sagen klar, dass danach zu trachten sei, die Zahl der Anwohner, die von Lärmeinwirkungen über den Immissionsgrenzwerten betroffen sind, möglichst klein zu halten. Ich glaube nicht, dass der Bund dies einfach ignorieren kann.

Bei allen Diskussionen rund um den Fluglärm sollten wir eines nicht vergessen. Wir haben heute rund 18 Prozent weniger Flugbewegungen als noch im Jahr 2000 und dazu deutlich leisere Flugzeuge. Die Gesamtimmission des Fluglärms ist also deutlich geringer als noch vor 15 Jahren. Indem die Fluggesellschaften weiterhin lärmgünstigere Maschinen beschaffen, kommt der technologische Fortschritt direkt der Bevölkerung rund um den Flughafen zugute. Der Home Carrier Swiss zum Beispiel modernisiert derzeit seine Flotte und investiert alleine in die neuen, lärmgünstigeren Bombardier-Flugzeuge rund 2 Milliarden Franken.

Ich bin mir bewusst: eine einfache Aufgabe ist die Flughafenpolitik nicht. Es ist praktisch unmöglich, die unterschiedlichen Interessen der beteiligten Akteure und der verschiedenen Himmelsrichtungen unter einen Hut zu bringen. Hinzu kommt: der Kanton Zürich entscheidet nicht alleine, was am Flughafen Zürich geschieht. Fliegerei ist laut Verfassung Bundessache, die Bundesbehörden in Bern bestimmen deshalb abschliessend. Der Betrieb eines Flughafens bringt zahlreiche Sachzwänge mit sich, etwa bezüglich Sicherheit, Flugrouten, Lage der Pisten etc., denen sich auch die kantonale Politik nicht entziehen kann. Die Flughafenpolitik ist ein Politikbereich, bei dem verschiedene Zielkonflikte aufeinanderprallen. Ein Beispiel: Einerseits ist die Verdichtung nach innen ein Gebot der Stunde, gemäss neuem kantonalem Richtplan vom Kantonsrat politisch gewollt und verschiedene Gemeinden in der Flughafenregion streben ein moderates Wachstum an. Andererseits führt genau diese Verdichtung in der Flughafenregion dazu, dass wegen dem Bevölkerungswachstum der Zürcher Fluglärm-Index in den letzten Jahren gestiegen ist.

Mein Ziel ist es, den schwierigen Interessensausgleich zwischen den verschiedenen Anliegen der beteiligten Akteure zu vollziehen. Hierzu bin ich offen für Gespräche mit den beteiligten Stellen und möchte den Dialog intensivieren. Es ist vorgesehen, einerseits zusammen mit der Flughafen Zürich AG sowie der Swiss einen intensiveren gemeinsamen Austausch zu pflegen; andererseits soll auch der Informationsaustausch mit Behördenvertretern und Interessenverbänden aller Himmelsrichtungen sichergestellt werden, weshalb ich im November die im Flughafengesetz vorgesehene konsultative Konferenz sowie das Info-Forum einberufen werde.

### ***Herausforderung Nummer 3: Verkehrswachstum bewältigen und Bund bezüglich Finanzierung in die Pflicht nehmen***

Dieses Jahr feiern wir 25 Jahre ZVV. Unser öffentlicher Verkehr ist eine Erfolgsgeschichte: er weist nicht nur eine sehr hohe Akzeptanz im Kantonsrat und bei den Fahrgästen auf, der Grossraum Zürich weist auch einen höheren Modalsplit auf, als vergleichbare Regionen in der Schweiz. Die Erreichbarkeit des Kantons Zürich darf mit Blick auf alle Verkehrsträger als gut bezeichnet werden. Die kantonale Verkehrsinfrastruktur ist insgesamt leistungsfähig, stösst aber zu den Spitzenzeiten an neuralgischen Stellen an seine Grenzen. Beim Ausbau des Strassennetzes besteht Nachholbedarf.

Ich möchte mich in den nächsten Jahren dafür einsetzen, dass kantonale Umfahrungsprojekte vorangetrieben werden, z.B. in Eglisau. Davon verspreche ich mir einen mehrfachen Nutzen, einerseits dienen die Projekte der Verflüssigung des Verkehrs, andererseits kehrt die Lebensqualität in die vom Durchgangsverkehr belasteten Dörfer zurück. Es ist leider eine Tatsache, dass solche Projekte wegen Partikularinteressen nur langsam vorankommen oder gar nicht realisiert werden. Der Schutz der Natur ist ein hehres Ziel, es kann aber nicht sein, dass er höher gewichtet wird als die Bedürfnisse der Menschen, die tagtäglich vom Durchgangsverkehr belastet werden.

Ich werde auch Druck beim Bund machen, damit die notorisch überlasteten Autobahnen rund um Zürich entlastet werden. Am Gubrist soll es jetzt endlich vorwärts gehen und auch die anderen Nationalstrassenprojekte wie der Ausbau der Umfahrung Winterthur und der A4 zwischen Winterthur und Andelfingen, die Glatttalautobahn oder die Oberlandautobahn müssen vorangetrieben werden. Dies gilt auch für das Lärmsanierungsprojekt Einhausung Schwamendingen.

Gleich verhält es sich beim öffentlichen Verkehr. Ich werde mit Herzblut dafür kämpfen, dass Zürich den Brüttenertunnel und den Ausbau des Bahnhofs Stadelhofen bekommt. Zürich bezahlt fortan jedes Jahr rund 116 Millionen Franken in den neuen Bahninfrastrukturfonds. Das ist das nationale Finanzierungsgefäss für die Instandhaltung und den Ausbau der Schweizer Eisenbahninfrastruktur. Zürich zahlt von allen Kantonen weitaus am meisten. Ich setze mich darum dafür ein, dass der Bund seine Versprechen zu FABI einlöst und diese zentralen Zürcher Projekte bis 2030 realisiert.

Als Regierungsrätin ist es mir ein wichtiges Anliegen, dass Strasse und öffentlichen Verkehr nicht gegeneinander ausgespielt wird. Ideologische Grabenkämpfe bringen uns nicht weiter. Damit wir die Mobilitätsströme der Zukunft bewältigen können, braucht es ein leistungsfähiges Strassennetz und auch einen hervorragend ausgebauten öffentlichen Verkehr. Die grosse Mehrheit aller Haltepunkte des öffentlichen Verkehrs befindet sich an Strassen. Seien wir uns deshalb bewusst: ist das Strassennetz überlastet, kommt auch der öffentliche Verkehr ins Stocken. In der Verkehrspolitik ist die Kompromissbereitschaft aller Beteiligten gefragt.

## **Ausblick und Schluss**

Mit der Volkswirtschaftsdirektion durfte ich eine Direktion übernehmen, die spannender kaum sein könnte. Mit ihren Themen ist sie nahe bei den Menschen. Verkehrspolitik lässt niemanden kalt, schon gar nicht, wenn man am Gubrist im Stau steht. Arbeitslosigkeit kann jede und jeden treffen und der Flugbetrieb in Kloten schürt gelegentlich Emotionen. Ich möchte all meine Aufgaben mit Mut, Herzblut und Zuversicht anpacken, so wie man das von mir gewöhnt ist. Denn ich bin stolz auf unseren Kanton und ich glaube an seine gute Zukunft.

Regieren verstehe ich als Dialog – übrigens auch mit denen, die mir bei den Regierungswahlen am 12. April ihre Stimme nicht gegeben haben. Ich möchte zuhören und gute Lösungen erarbeiten. Alle sollen ihre Talente nutzen und produktiv sein können – deshalb habe ich auch immer ein offenes Ohr, wenn es darum geht, dafür vorhandene Hürden und Bürokratie abzubauen. Unseren Kanton Zürich bringen wir nur voran, wenn wir zusammenarbeiten und auch zu Kompromissen bereit sind. Kanton und Gemeinden, Parlament und Regierung, Links und Rechts, Arbeitgeber und Arbeitnehmer, Eigentümerinnen und Mieter. Und ich freue mich auch auf die Zusammenarbeit mit Ihnen, den Journalistinnen und Journalisten.