


169. Sitzung, Montag, 28. Oktober 2002, 8.15 Uhr

 Vorsitz: *Thomas Dähler (FDP, Zürich)*
Verhandlungsgegenstände
1. Mitteilungen

- Zuweisung einer neuen Vorlage *Seite 13938*
- Einladung zu einer Informationsveranstaltung des Landesmuseums *Seite 13938*
- Todesfallmeldung..... *Seite 13938*

2. Beschluss des Kantonsrates über das Zustandekommen der Volksinitiative «Landschaftsinitiative»

 Antrag des Regierungsrates vom 18. September 2002
4008..... *Seite 13938*
3. Beschluss des Kantonsrates über das Zustandekommen des Referendums gegen die Änderung des Einführungsgesetzes zum Schweizerischen Zivilgesetzbuch (EG zum ZGB)

 Antrag des Regierungsrates vom 25. September 2002
4009 *Seite 13939*
4. Weitere Projektierungs- und Vorbereitungsarbeiten für die Lückenschliessung der Oberlandstrasse A53 Uster-Ost bis Kreisel Betzholz/Hinwil

 Dringliches Postulat Hans-Heinrich Heusser (SVP, Seegräben), Ulrich Isler (FDP, Seuzach) und Peter F. Biemann (CVP, Zürich) vom 2. September 2002
 KR-Nr. 250/2002, RRB-Nr. 1550/2. Oktober 2002
 (Stellungnahme) *Seite 13940*

- 5. Beschluss des Regierungsrates über die Bewilligung eines Objektkredits für den Bau der Zürcher Oberlandautobahn A53, Abschnitt 3, Anschluss Uster-Ost bis Kreisel Betzholz (Hinwil)**
Antrag des Regierungsrates vom 19. Dezember 2001 und geänderter Antrag der KPB vom 10. September 2002 **3926a** *Seite 13942*
- 6. Erlass von Eingrenzungs- beziehungsweise Ausgrenzungsraysons gemäss Bundesgesetz im Kanton Zürich**
Postulat Jörg Kündig (FDP, Gossau) und Franziska Frey-Wettstein (FDP, Zürich) vom 21. Oktober 2002 KR-Nr. 300/2002; Antrag auf Dringlichkeit *Seite 13977*
- 7. Mehr Sicherheit und Einnahmensicherung bei den Verkehrsmitteln des ZVV**
Dringliches Postulat Kurt Schreiber (EVP, Wädenswil) und Hans Peter Frei (SVP, Embrach) vom 2. September 2002
KR-Nr. 249/2002, RRB-Nr. 1544/2. Oktober 2002 (Stellungnahme) *Seite 13983*

Verschiedenes

Keine Meldung.

Geschäftsordnung

Ratspräsident Thomas Dähler: Ich beantrage Ihnen namens der Geschäftsleitung, die Geschäfte 4 und 5, nämlich das dringliche Postulat zur Oberlandautobahn und die Vorlage 3926a zur Oberlandautobahn gemeinsam zu behandeln. Sie sind damit einverstanden.

Ferner bitte ich um Vormerknahme, dass das Traktandum 24, Kredit für den Vermieterausbau für die Zürcher Hochschule Winterthur, der Ausgabenbremse untersteht. In der Traktandenliste wurde der Hinweis auf Ausgabenbremse irrtümlicherweise nicht aufgeführt. Wir werden dieses Geschäft heute Nachmittag behandeln.

Dorothee Jaun (SP, Fällanden): Ich möchte Ihnen den Antrag stellen, Traktandum 129, die Volksinitiative «Weniger Steuern für niedrige Einkommen» vorzuziehen und als Traktandum 23 zu behandeln, das heisst heute Nachmittag als zweites Traktandum. Zur Begründung Folgendes:

Das Initiativgesetz Paragraf 17 schreibt vor, dass Kommissionsanträge zu Volksinitiativen innerhalb von eineinhalb Jahren nach der Einreichung der Volksinitiative zu erfolgen haben. Die Volksinitiative «Weniger Steuern für niedrige Einkommen» wurde am 10. März 2000 eingereicht. Es sind also bereits zweieinhalb Jahre seit der Einreichung vergangen. Warum das? Der Regierungsrat packte diese Initiative im Gegensatz zum Beispiel zur Initiative über die Wiedereinführung des Altersabzuges, welche knapp vorher eingereicht wurde, in die gleiche Vorlage wie die Revision des Steuergesetzes. Dies hatte zur Folge, dass die Kommission die Frist des Initiativgesetzes bis zu ihrem Antrag weit überschritt; es dauerte nämlich ab Einreichung der Initiative bis zum ersten Antrag der Kommission rund zwei Jahre. Da die Kommission dann die Ungültigkeit beantragte, aber keine Eventualantrag stellte für den Fall, dass dieser Antrag nicht gutgeheissen werden sollte, vergingen weitere sechs Monate bis zum inhaltlichen Antrag der Kommission.

(Beträchtlicher Lärmpegel im Ratsaal.) Es ist durchaus eine Argumentation, bei der Sie mir zuhören könnten, weil sie tatsächlich wichtig ist und unsere Volksrechte betrifft. Und wenn unsere Volksrechte Sie nicht interessieren sollten, dann reden Sie bitte weiter.

Das bedeutet, dass die Frist des Paragrafen 17 des Initiativgesetzes nun bereits mehr als ein volles Jahr überschritten ist. Es geht nun nicht an, diese Initiative auf den fast hintersten Platz der Traktandenliste zu setzen und warten zu lassen, denn immerhin handelt es sich um eine Volksinitiative, welche mit 12'000 Unterschriften vor nunmehr zweieinhalb Jahren eingereicht worden ist. Das Volk hat das Recht, nun endlich über diese Initiative abzustimmen. Über die Initiative zur Wiedereinführung der Altersabzüge ist bereits längst entschieden worden.

Mir ist wohl bewusst, dass Sie, verehrte Herren und Damen auf der Gegenseite diese Initiative nicht gern während des Wahlkampfes zur Abstimmung bringen wollen. Das ist aber kein Grund, die gesetzlichen Vorschriften und die gesetzlichen Fristen zu missachten und nun diese Initiative hinten auf der Traktandenliste warten zu lassen. Es

kommt hinzu, dass auch über die Revision des Steuergesetzes nicht abgestimmt werden kann, bevor über die Initiative abgestimmt worden ist. Bei der damaligen Steuerdebatte haben Sie erklärt, die Steuerentlastung für die Reichsten sei nun äusserst dringend und enorm wichtig. Und den Ausgleich der kalten Progression haben Sie seinerzeit sogar auf Antrag unseres Kollegen Richard Hirt für dringlich erklärt. Ich gehe davon aus, dass Sie nicht auf Grund von wahltaktischen Überlegungen nun Ihre einmal geäusserte Überzeugung so rasch ändern und bitte Sie um Gutheissung der Vorverschiebung dieses Traktandums auf der Traktandenliste. Ich gehe davon aus, dass die inhaltlichen Meinungen gemacht sind. Meinen Antrag habe ich den Fraktionspräsidenten mitgeteilt, damit auch alle sich inhaltlich auf diese Sache vorbereiten können.

Ratspräsident Thomas Dähler: Dorothee Jaun beantragt,
*das Geschäft 129 zu Beginn der Nachmittags Sitzung vor
Geschäft 22 zu behandeln.*

Hans Rutschmann (SVP, Rafz): Ich bitte Sie, den Antrag von Dorothee Jaun abzulehnen und die vorliegende Traktandenliste zu genehmigen. Das Präsidium erstellt jeweils für die nächsten vier Wochen eine Vorschau über die zu beratenden Geschäfte. Auf Grund dieser Sitzungsplanung können die Ratsmitglieder, die Fraktionen und der Regierungsrat die Geschäfte seriös vorbereiten. Die Planung gewährleistet auch, dass die einzelnen Direktionen ihre Geschäfte in etwa gleichmässig dem Rat vorlegen können. Ohne Not sollte an dieser Planung nichts geändert werden, schon gar nicht so überfallartig, wie beim heutigen Antrag von Dorothee Jaun. Dieses Geschäft war nämlich schon seit einiger Zeit auf der Vorschau unter der Rubrik «Weitere behandlungsreife Geschäfte» aufgelistet. Und vermutlich haben auch, trotz der Vorwarnung von Dorothee Jaun, die wenigsten Ratsmitglieder dieses Geschäft heute dabei. Und auch andere Initiativen, Dorothee Jaun, warten schon seit längerer Zeit auf eine Behandlung hier im Rat.

Bezüglich der Fristen ist es so, dass der Rat bis im März dieses Geschäft behandeln muss. Es muss nicht im März eine Volksabstimmung stattfinden, da muss ich Sie korrigieren, Dorothee Jaun.

Ich bitte Sie, den Antrag von Dorothee Jaun abzulehnen und die heutige Traktandenliste unverändert zu genehmigen.

Daniel Vischer (Grüne, Zürich): Es ist nicht ganz so, Hans Rutschmann, dass dieser Antrag überfallartig kommt. An der vorletzten Geschäftsleitungssitzung hat die SP ja bereits beantragt, dass dieses Geschäft vorgezogen werden soll. Damals argumentierten Sie ähnlich wie heute und führten irgendwelche traktandentechnische Argumente an, dies nicht zu tun. Einzig unser Balz Hösly war ehrlich. Er sagte nämlich auf Vermutung meinerseits, es seien rein politische Gründe, dass die Traktandenliste nicht dergestalt gewichtet würde. Und so ist es eben auch. Manchmal erfolgt Politik eben über die Traktandenliste. In anderen Parlamenten ist dies fast die Tagesordnung, bei uns eher selten. Heute ist es so.

Ich möchte Ihnen zu bedenken geben – Wahlkampf ist Wettbewerb, fast ein bisschen Marktwirtschaft. (*Heiterkeit.*) Da müssten Sie, die Sie ja die vermeintlich besseren Argumente haben, fast interessiert sein, dass ein hoch politisch motiviertes Thema wie die Steuerpolitik inmitten des Wahlkampfes gerät, weil sich dann zeigen wird, wer die besseren Argumente hat. Sie, die FDP und die SVP zusammen, wollen ja etwas mit dem Steuergesetz bezüglich der oberen Einkommen. Die SVP will etwas mit dem Steuergesetz, die FDP will etwas mit dem Steuergesetz – das ist geradezu paradigmatisch ein Highlight-Thema für den Wahlkampf. In diesem Sinne ersuche ich Sie dringend, dem Antrag von Dorothee Jaun stattzugeben, ansonsten wir Sie verdächtigen müssten, Sie machten auf arge Weise Politik mit der Traktandenliste und fürchteten dieses Thema.

Abstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 101 : 50 Stimmen, den Antrag von Dorothee Jaun abzulehnen und die Traktandenliste gemäss Antrag der Geschäftsleitung unverändert zu belassen.

Ratspräsident Thomas Dähler: Das Wort wird weiter nicht gewünscht. Die Traktandenliste ist in der vorliegenden Form genehmigt.

1. Mitteilungen

Zuweisung einer neuen Vorlage

Zuweisung an die Kommission für soziale Sicherheit und Gesundheit:

– **Schaffung einer gesetzlichen Grundlage für die familienergänzende Kinderbetreuung**

Bericht und Antrag des Regierungsrates an den Kantonsrat zum Postulat KR-Nr. 105/2000, 4012

Einladung für eine Informationsveranstaltung im Landesmuseum

Ratspräsident Thomas Dähler: Sie haben eine Einladung auf Montag, den 11. November 2002, 16 Uhr, für eine Informationsveranstaltung im Landesmuseum erhalten. Sie können die Anmeldung direkt dem Standesweibel abgeben, müssen sie also nicht unbedingt vom Rathaus aus ins Landesmuseum faxen.

Todesfallmeldung

Ratspräsident Thomas Dähler: Vergangene Woche erreichte uns die Nachricht vom Tod des früheren Kantonsrates Albrecht Elmer. Der langjährige Gemeindeammann von Gossau stand im 71. Lebensjahr. Der Christdemokrat gehörte unserem Parlament von 1987 bis 1991 an. Albrecht Elmer ist im engsten Familienkreis auf dem Friedhof von Gossau beigesetzt worden.

Wir gedenken des Verstorbenen in Dankbarkeit für seinen Einsatz zu Gunsten unseres Kantons und sprechen den Hinterbliebenen das herzliche Beileid des Kantonsrates aus.

2. Beschluss des Kantonsrates über das Zustandekommen der Volksinitiative «Landschaftsinitiative»

Antrag des Regierungsrates vom 18. September 2002 **4008**

Ratspräsident Thomas Dähler: Der Regierungsrat hat an seiner Sitzung vom 18. September 2002 festgestellt, dass die Volksinitiative mit 13'433 Unterschriften in der Form eines ausgearbeiteten Entwurfs

zu Stande gekommen ist und beantragt, ihm die Volksinitiative zu Bericht und Antrag zu überweisen.

Es wird kein anderer Antrag gestellt.

Abstimmung

Der Kantonsrat beschliesst gemäss Antrag des Regierungsrates über das Zustandekommen und die Gültigkeit der Volksinitiative mit 63 : 0 Stimmen bei einigen Enthaltungen, die Volksinitiative dem Regierungsrat zu Bericht und Antrag zu überweisen.

Das Geschäft ist erledigt.

3. Beschluss des Kantonsrates über das Zustandekommen des Referendums gegen die Änderung des Einführungsgesetzes zum Schweizerischen Zivilgesetzbuch (EG zum ZGB)

Antrag des Regierungsrates vom 25. September 2002 **4009**

Ratspräsident Thomas Dähler: Der Regierungsrat hat an seiner Sitzung vom 25. September 2002 festgestellt, dass das Referendum gegen die Änderung des Einführungsgesetzes zum Schweizerischen Zivilgesetzbuch zu Stande gekommen ist. Der entsprechende Beschluss wird damit der Volksabstimmung unterstellt. In Anbetracht dessen, dass kein Handlungsspielraum besteht, hat die Geschäftsleitung darauf verzichtet, diese Vorlage einer Kommission zu Bericht und Antrag zuzuweisen und beantragt Ihnen Zustimmung zur Vorlage. Das Wort zum Eintreten wird nicht gewünscht. Eintreten auf die Vorlage ist unbestritten.

Detailberatung

I., II., III. und IV.

Keine Bemerkungen; genehmigt.

Schlussabstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 93 : 0 Stimmen, dem Antrag des Regierungsrates zuzustimmen.

Das Geschäft ist erledigt.

4. Weitere Projektierungs- und Vorbereitungsarbeiten für die Lückenschliessung der Oberlandstrasse A53 Uster-Ost bis Kreisel Betzholz/Hinwil

Dringliches Postulat Hans-Heinrich Heusser (SVP, Seegräben), Ulrich Isler (FDP, Seuzach) und Peter F. Biemann (CVP, Zürich) vom 2. September 2002

KR-Nr. 250/2002, RRB-Nr. 1550/2. Oktober 2002 (Stellungnahme)

Das Postulat hat folgenden Wortlaut:

Der Regierungsrat wird beauftragt, auf der Grundlage des vom Regierungsrat mit der Vorstellung der Vorlage 3926 präsentierten erweiterten generellen Projektes

– das Ausführungsprojekt mit Umweltverträglichkeitsbericht, die Projektgenehmigungs- und Einwendungsverfahren sowie die weiteren notwendigen Vorarbeiten, mit dem Ziel Baubeginn im Jahre 2006, voranzutreiben.

– sich weiterhin aktiv für die möglichst schnelle Aufnahme der Zürcher Oberlandstrasse A53 in den «Sachplan Strasse» des Bundes, zwecks Finanzierung durch den Bund, einzusetzen.

Begründung:

Seit dem Beginn der Ausarbeitung von Kreditvorlage und Planung für die Lückenschliessung der Oberlandstrasse A53 Uster-Ost bis Kreisel Betzholz/Hinwil hat sich die Situation im Bezug auf die Finanzierung insofern stark verändert, als dass die ganze Oberlandautobahn bereits in einem ersten Entwurf im überarbeiteten «Sachplan Strasse» des Bundes Aufnahme gefunden hat. Bei einer definitiven Aufnahme in den erwähnten «Sachplan Strasse» würde die Finanzierung zu 80%, bei einer Inkrafttretung des Neuen Finanzausgleiches (NFA) gar zu 100%, durch den Bund erfolgen. Diese Entwicklung muss angesichts der wichtigen Bedeutung der Strecke A53/T8, des herrschenden und

noch zu erwartenden Verkehrsaufkommens auf dieser Strasse sowie angesichts der jährlichen Abgaben zu Lasten des Strassenverkehrs aus dem Kanton Zürich an den Nationalstrassenfonds des Bundes mit aller Kraft unterstützt werden.

Bis zum Vorliegen des «Sachplanes Strasse» des Bundes sollen die Vorbereitungsarbeiten weitergeführt werden und dem Regierungsrat dazu auch ein klares Signal zu Gunsten des vorliegenden erweiterten generellen Projektes gegeben werden.

Der Kantonsrat hat das Postulat am 9. September 2002 dringlich erklärt.

Die Stellungnahme des *Regierungsrates* lautet auf Antrag der Baudirektion wie folgt:

Der Regierungsrat ist mit den Zielen des Postulates grundsätzlich einverstanden. Bereits in der Vorlage 3926 wurde auf die im Bereich Wetzikon bestehende starke Überlastung des Hauptstrassennetzes, die häufigen Staus und die damit verbundenen Nachteile für den strassengebundenen öffentlichen Verkehr mit den entsprechenden Anschlussproblemen an die S-Bahn hingewiesen. Es wurde auch erwähnt, dass mit der Eröffnung der T8 zwischen Schmerikon und Jona im nächsten Jahr eine zusätzliche Verschärfung dieser angespannten Verkehrssituation eintreten werde. Im Interesse einer raschen Entlastung der Achse Aathal–Wetzikon–Hinwil vom überkommunalen Durchgangsverkehr ist deshalb geplant, das Ausführungsprojekt so bald wie möglich in Angriff zu nehmen und dabei den Entscheid des Bundes über die Aufnahme der Oberlandstrasse in den Sachplan Strasse nicht abzuwarten, um im Hinblick auf die spätere Verwirklichung des Projektes keine zeitlichen Verzögerungen in Kauf nehmen zu müssen.

Kreditrechtlich ergibt sich Folgendes:

Nach einer festen Praxis im Kanton Zürich werden die Kosten eines Projektierungskredites als gebunden betrachtet und können deshalb durch den Regierungsrat allein beschlossen werden. Diese Praxis gründet im Umstand, dass die Projektierungskosten für die Erarbeitung der für die Beschlussfassung über den Objektkredit benötigten Grundlagen unabdingbar sind. Nach dem Entscheid des Bundesgerichts über den Projektierungskredit für den Umbau und die Sanierung der Kaserne Zürich kann die Zuständigkeit des Regierungsrates

jedoch nur so weit gehen, bis die Unterlagen für die Beschlussfassung über den Objektkredit zusammengestellt sind. Die Ausführungsprojektierung einer Strasse ist zu diesem Zweck nicht erforderlich, weshalb die Kreditkompetenz dafür nicht mehr beim Regierungsrat liegt, sofern der zu bewilligende Betrag 3 Mio. Franken übersteigt und deshalb ein referendumsfähiger Kantonsratsbeschluss ist (Art. 28^{bis} Ziffer 1 der Kantonsverfassung). Damit ist vorliegend zu rechnen (vgl. Beantwortung der Anfragen KR-Nrn. 126 und 135/2002).

Die Ausführungsprojektierung ist in der Regel Bestandteil des Objektkredits und setzt damit dessen rechtskräftige Bewilligung voraus. Da ein Antrag für einen Objektkredit für das ganze Strassenprojekt (einschliesslich Kosten für das Ausführungsprojekt) zwar besteht (Vorlage 3926), dieser aber zurzeit nicht bewilligt ist, wird der Regierungsrat dem Kantonsrat so bald als möglich einen entsprechenden separaten Kreditantrag für die Ausführungsprojektierung allein vorlegen. Der Regierungsrat wird dem Kantonsrat so bald als möglich einen entsprechenden Kreditantrag vorlegen. Sodann hat es der Kantonsrat in der Hand, die Voraussetzungen für ein rasches Vorantreiben des Ausführungsprojekts zu schaffen.

Der Regierungsrat ist deshalb bereit, das Postulat entgegenzunehmen.

Gleichzeitige Behandlung mit dem nachfolgenden Traktandum.

5. Beschluss des Kantonsrates über die Bewilligung eines Objektkredits für den Bau der Zürcher Oberlandautobahn A53, Abschnitt 3, Anschluss Uster-Ost bis Kreisel Betzholz (Hinwil)

Antrag des Regierungsrates vom 19. Dezember 2001 und geänderter Antrag der KPB vom 10. September 2002 **3926a**

Ratspräsident Thomas Dähler: Der Rat hat das Postulat am 9. September 2002 für dringlich erklärt. Der Regierungsrat ist bereit, das dringliche Postulat entgegenzunehmen. Gemäss Paragraph 24 des Kantonsratsgesetzes haben wir heute über Überweisung oder Ablehnung des Postulates zu entscheiden.

Wir haben heute Morgen beschlossen, diese beiden Geschäfte gemeinsam zu beraten. Ich schlage Ihnen folgendes Vorgehen vor – ich bitte Sie um Aufmerksamkeit:

Wir führen zuerst die Eintretensdebatte zur Vorlage 3926a, gemeinsam mit der Diskussion über das dringliche Postulat. Danach beschliessen wir die Überweisung oder Ablehnung des dringlichen Postulates. Im Anschluss fassen wir Beschluss über das Eintreten auf die Vorlage 3926a mit einem Minderheitsantrag Felix Müller auf Nicht-eintreten. Danach folgt die Schlussabstimmung über die Vorlage 3926a, indem wir den Kommissionsantrag dem Minderheitsantrag Barbara Marty Kälin gegenüberstellen. Sie sind mit diesem Vorgehen einverstanden.

Ueli Keller (SP, Zürich), Präsident der Kommission für Planung und Bau: Der Antrag der Kommission Planung und Bau, über den Sie abzustimmen haben – vorausgesetzt Sie treten auf die Vorlage ein – lautet auf Rückweisung an den Regierungsrat sowie Abschreibung der Motion Kantonsrats-Nummer 111/1998, und zwar einstimmig, was angesichts der Kontroverse über dieses Thema überraschen mag. Diese Kontroverse scheint in zwei verschiedenen Begründungen der Rückweisung auf und so richtig voll entfalten wird sich die Kontroverse bei der Behandlung des Postulates Kantonsrats-Nummer 250/2002, das weitere Projektierungs- und Vorbereitungsarbeiten wünscht.

Von hier aus spreche ich ausschliesslich zur Vorlage 3926a. Das Postulat war nicht Gegenstand der Kommissionssitzungen. Ich denke, dass es für Sie als meine Zuhörer einfacher ist, meine Stellungnahme einzuschätzen, wenn Ihnen meine Position zu dieser Vorlage bekannt ist. Ich mache daher kein Geheimnis aus dem, was ohnehin bekannt ist. Ich halte diese Kreditvorlage für die unsinnigste Variante von den mir bisher vorgelegenen Projekten, um eine Milliarde Franken auszugeben. Die Motion von Kurt Schellenberg und den beiden Mitunterzeichnenden Gustav Kessler und Annelies Schneider lautet wie folgt: «Der Regierungsrat wird gebeten, dem Kantonsrat eine Kreditvorlage für den Bau der Oberlandstrasse im Abschnitt Oberuster bis Betzholz (Umfahrung Wetzikon) vorzulegen.» Der Kantonsrat hat dieses Geschäft am 18. Januar 1999 mit 95 : 55 Stimmen an den Regierungsrat überwiesen. Fristgerecht ist der Regierungsrat mit der Vorlage 3926 diesem Auftrag nachgekommen und stellt den Antrag, seiner Kreditvorlage zuzustimmen.

Zum Projekt. Eine erste Retusche hat das Projekt durch die einstimmige Kommission bereits erfahren. Es heisst jetzt «Oberlandau-

tobahn», was es technisch gesehen ja auch ist, und nicht mehr verniedlichend «Oberlandstrasse». Die Projektierung der Oberlandautobahn geht in ihren Anfängen in die Fünfziger Jahre zurück. Die Abschnitte Brüttiseller Kreuz bis Uster-Ost und Kreisel Betzholz bis Kantonsgrenze zu St. Gallen wurden zwischen 1975 und 1989 gebaut. Scheibchenweise wurden als Ortsumfahrungen eigentlich die Anfänge einer nationalen Nord-Süd-Transversale verwirklicht. Im kantonalen Richtplan Verkehr wurde die stark umstrittene Festlegung für die Streckenführung zwischen Uster-Ost und dem Betzholz-Kreisel bei Hinwil vom Kantonsrat 1995 beschlossen. Der Bundesrat hat den Teilrichtplan Verkehr bisher aber noch nicht festgesetzt, sondern diverse Verbesserungen mit Frist per 31. März 2000 verlangt, welche jetzt seit zweieinhalb Jahren in Verzug sind. In der Vorlage finden Sie auf Seite 4 einen Übersichtsplan über die projektierte Variante «Mitte +» und ihre wesentlichen Teilbauwerke, die ich kurz aufzähle, damit alle den Überblick haben. Sie beginnt beim heutigen Ende der Autobahn im Oberusterer Wald mit dem neuen Vollanschluss Uster-Ost, führt durch einen Waldeinschnitt über den Aathal-Viadukt auf die andere Talseite in den Aathal-Tunnel. Sie taucht beim Vollanschluss Wetzikon-West in «Cherschiben» kurz auf und verschwindet im Tagbautunnel Nübruch. Ein offener Einschnitt durchschneidet das Gebiet Nübruch-Robank, den der Wetzikoner Gemeinderat überdeckt haben möchte, hin zum Tunnel Grüt-Morgen und einer grossräumig aufgefüllten Geländemulde um den Halbinschluss Wetzikon-Ost. Weiter geht es durch den Tunnel Alt-Hellberg, der in einer Doppelkurve dem Ambitzgriet auszuweichen versucht. Auf einem Damm wird das Oberhöflerriet und über eine Brücke die SBB-Linie überquert und beim Anschluss an den Betzholz-Kreisel endet das zehn Kilometer lange Neubaustück.

Der Regierungsrat hat in der Erfüllung der Motion Kurt Schellenberg ein erweitertes generelles Projekt erarbeitet mit vertieften Untersuchungen im Bereich Ambitzgriet. Die Projektierungsarbeiten wurden durch umfangreiche hydrologische und hydrogeologische Untersuchungen sowie vertiefte Untersuchungen im Moorbereich mit Wasserstandsmessungen und Wasserqualitätsuntersuchungen sowie Untersuchungen zum Einzugsgebiet begleitet. Die Ergebnisse dieser Untersuchungen sind laufend in die Projektierung eingeflossen und verursachen teilweise erhebliche Kostenfolgen. Das vorliegende Projekt versucht aufzuzeigen, wie eine vierspurige Autobahn von Uster-Ost

zum Betzholz-Kreisel geführt werden kann, die mit 120 Stundenkilometern beziehungsweise im Tunnelbereich mit 100 Stundenkilometern befahren werden kann; eine Autobahn, die die Anschlüsse ans Hauptstrassennetz anstellt östlich und westlich von Wetzikon, die die rechtlichen Bedingungen der Umweltschutzgesetzgebung und technische Anforderungen des Nationalstrassenbaus erfüllt. Viel Spielraum bleibt da nicht und nicht überall ist zum jetzigen Zeitpunkt klar, mit welchem Aufwand die künftigen Probleme gelöst werden können.

Betreffend Moorschutz bleibt die Querung des Oberhöflerriets die Knacknuss. Beim Ambitzgiriet sind nach heutigen Kenntnissen die rechtlichen Anforderungen erfüllbar. Im Schwändiriet, das vom Halbanschluss Wetzikon-Ost durchquert werden soll, lassen sich die Anforderungen nicht erfüllen, weshalb mit Zustimmung des Bundesamtes für Umweltschutz der Perimeter des nationalen Flachmoors verkleinert werden soll. Weil die Integrität des Schwändiriets bereits früher mit Dammbauten der SBB und einem Unterwerk der Nordostschweizerischen Kraftwerke (NOK) beeinträchtigt wurde, liegt es nahe, auch mit dem Strassenbau noch ein Stück abzuzwacken.

Die Kosten des ganzen Vorhabens wurden nach dem Rahmenkontenplan des Bundesamtes für Strassenbau ASTRA ermittelt mit einer Genauigkeit von plus minus 15 Prozent auf der Kostenbasis vom Herbst 2000. Im Unterschied zum Hochbau gibt es hier keinen Baukostenindex, der die aufgelaufene Teuerung abschätzen liesse. Die Gesamtkosten belaufen sich gemäss Vorlage auf gerundete 950 Millionen Franken. Dies beinhaltet auch die bekanntlich nicht sehr bescheidenen Ausbaustandards und berücksichtigt die Sicherheitsanforderungen an Tunnels, wie sie seit dem Brand im Gotthardtunnel besonders sorgfältig überprüft werden. Nicht berücksichtigt wurden in diesen Gesamtkosten allerdings die Aufwendungen für die Mehrwertsteuer in der Höhe von rund 70 Millionen Franken, so dass der Bruttobetrag über eine Milliarde Franken beträgt, genau 1'020 Millionen Franken. Das hat wohl damit zu tun, dass dem Tiefbauamt seit der Einführung der Mehrwertsteuer keine Gelegenheit mehr gegeben war, eine Strassenbauvorlage vorzulegen. Der Ausgangspunkt für diese ganze Übung ist gemäss Text der Vorlage auf Seite 5: «Das Verkehrsaufkommen an einem Werktag von teilweise über 30'000 Fahrzeugen führt zu hohen Unfallzahlen, Rückstaus mit Zeitverlusten und erheblichen Umweltbelastungen entlang der ganzen Strecke.»

Ich erlaube mir anzumerken, dass ich in der Stadt Zürich keine kantonale Hauptstrasse kenne mit so niedrigen Frequenzen und an der so wenige Leute wohnen. Nach der Investition von über einer Milliarde Franken präsentiert sich die Verkehrssituation in und um Wetzikon gemäss dem Umweltverträglichkeitsbericht der Elektrowatt Engineering AG wie folgt: Systembedingt wird sich auf den Zubringerstrassen zur Oberlandautobahn Mehrverkehr einstellen und im Einflussbereich die Kilometerleistung ansteigen. Dadurch werden die Luftschadstofffrachten beim heutigen Stand der Technik weiter ansteigen. Naheliegend ist, dass auf der Aathalstrasse mit dem stärksten Rückgang von bisher 25'000 Fahrzeugen täglich auf rund 3000 Fahrzeuge täglich im Jahre 2010 gerechnet wird. Von dieser massiven Entlastung profitieren 196 Anwohnerinnen und Anwohner. Gleichzeitig nimmt in diesem Zeitraum der Verkehr auf der Autobahn auf rund 35'000 Fahrzeuge täglich zu und belärmt neu mehrere Hundert Bewohnerinnen und Bewohner des Gossauer Gemeindeteils Grüt. Ebenfalls mit einer deutlichen Abnahme von rund 18'000 Fahrzeugen auf 6000 Fahrzeuge wird entlang der Zürcherstrasse in Unterwetzikon gerechnet, wo rund 300 Leute wohnen. Mit einer geringfügigen Abnahme wird auf der Rapperswilerstrasse ausserhalb von Wetzikon von 18'000 auf 15'000 Fahrzeuge gerechnet. Eine deutliche Zunahme dagegen resultiert auf der Usterstrasse und auf der Bahnhofstrasse mitten in Wetzikon von je rund 10'000 auf rund 15'000 Fahrzeuge, was einfach erklärbar ist durch den Zubringerverkehr von und zur Autobahn aus den Gebieten nordöstlich von Wetzikon und auch Wetzikon selber. Mit geringfügigen Änderungen der Sequenzen ist auf verschiedenen Querschnitten im grösseren Umkreis zu rechnen, so in Sulzbach, Esslingen, Gossau und auf der Forchstrasse. Diese Angaben basieren immer auf dem kantonalen Verkehrsmodell, das von Gesetzmässigkeiten im Verkehrsverhalten von verkehrshomogenen Personengruppen ausgeht. Im beobachteten Zeitraum von 1996 bis 2010 wird nur die Bevölkerungszahl variiert, nicht aber das Verkehrsverhalten, das generell als gottgegeben und nicht als beeinflussbar angesehen wird.

Zur Kommissionsarbeit. Diese war in einer Hinsicht sehr einfach. Es gab von Anfang an nie Zweifel, wer das Vorhaben unterstützt und wer es ablehnen wird. Trotzdem war es am Schluss nicht ganz einfach – und dies gilt auch für die Kommissionsmehrheit –, die richtige Form zu finden für einen korrekten Antrag. In der ersten Sitzung

wurde kurz diskutiert, ob sogleich zur Schlussabstimmung geschritten werden solle, weil das Abstimmungsergebnis ohnehin klar sei. Wir entschieden uns trotzdem, die übliche Kommissionsarbeit zu leisten, und haben uns an vier Sitzungen, davon einem Augenschein, intensiv mit der Materie auseinandergesetzt und auch die Argumente der lokalen Behördenvertreterinnen und -vertreter und der Pro- und Kontra-Gruppierungen zur Kenntnis genommen. Für die Zusammenstellung dieses Informationsprogramms und die Abgabe von umfangreichen und präzisen Unterlagen danke ich Andreas Hurter und Jörg Weber vom Tiefbauamt herzlich. Und unserer Kommissionssekretärin Franziska Gasser danke ich für die reibungslose Abwicklung des straffen und aufwändigen Sitzungsplans.

An einer ersten Sitzung hat sich die Kommission mit dem Verkehrsmodell, den Datengrundlagen und Prognosen der Gesamtverkehrskonzeption und der Strategie Hochleistungsstrassen auseinandergesetzt. Ein zweiter Block lieferte Informationen zum Projekt und seinen Standards, zur Umweltverträglichkeitsvoruntersuchung und dem Moorschutz. An der dritten Veranstaltung haben wir vor Ort den Linienverlauf im Gelände besichtigt und uns über besondere Aspekte des Projektes informieren lassen. Anschliessend haben wir mit Vertreterinnen und Vertretern der Gemeinden Wetzikon, Uster, Hinwil und Seegräben sowie vom Verein Zusammenschluss Oberlandstrasse und vom LEO – Lebensraum Oberland – eine Aussprache geführt. Fragen zu Investitions- und Betriebskosten, zur Submission der bisherigen Planungsarbeiten und weiteren von Kommissionsmitgliedern eingebrachten Themen wurden in einem vierten Block vollständig beantwortet.

Noch in einer weiteren Hinsicht war die Kommissionsarbeit einfach. Sie kennen ja bereits die notorische Hartnäckigkeit der Kommission für Planung und Bau, wenn es darum geht, bei Bauprojekten nach Möglichkeiten zu suchen, ein Projekt billiger oder gar nicht auszuführen. Das war hier für einmal ganz anders. Ich zähle Ihnen ein paar Beispiele von Fragen auf, die hier ausnahmsweise nicht gestellt wurden: Bei der Behandlung der Vorlage zur Glattalbahn hat Regierungsrat Ruedi Jeker vor kurzem darauf hingewiesen, wie wichtig es bei Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur ist, darauf zu achten, wo man am meisten Nutzen für seine Franken erhält. Das geschah hier aber nicht. Um eine Priorisierung aller auf dem Wunschzettel aufgeführten Projekte zu erhalten, könnte man sich überlegen, wo es wie

viele Franken pro Fahrzeug, pro Anwohner oder pro Dezibel kosten würde, um für die lärmgeplagte Bevölkerung mehr Ruhe zu schaffen. Ich will Sie jetzt nicht schon wieder mit der Einhausung Schwamendingen langweilen, aber es ist offensichtlich, dass das Rendement dort um Faktoren besser wäre. Nicht wahr, die bescheidenen 90 Millionen Franken, um die es dort geht, wären bei einem Aufschub der Oberlandautobahn um eineinhalb Jahre schon aus den Zinsen finanziert.

Leider bin ich in der Lage, ganz schnell noch ein weiteres Dutzend ähnlich gelagerter Fälle nur schon auf dem Gebiet der Stadt Zürich aufzuzählen, wo auch nach der Eröffnung der so genannten Westumfahrung weiterhin Zustände herrschen werden, die die Verhältnisse in Unterwetzikon als vergleichsweise idyllisch erscheinen lassen – in der Lage wäre ich, tue es hier aber aus zeitlichen Gründen nicht. Oder überlegen Sie einmal bei einem anderen Beispiel aus dem Mobilitätsbereich, wie schnell im ganzen Kanton Zürich mit den Zinsen von einer Milliarde Franken die gesetzlich verankerten Ziele in Bezug auf behindertengerechten Zugang zum öffentlichen Verkehr oder zu öffentlichen Gebäuden zu erreichen wäre.

Ein weiteres Beispiel einer nicht gestellten Frage: Nicht zu Unrecht wird bei uns das Recht auf Eigentumsgarantie als ein sehr hohes Gut betrachtet, von den einen sogar geradezu verabsolutiert. Trotzdem hat sich niemand dafür interessiert, wem wie viel Land weggenommen werden muss, um diese Autobahn zu verwirklichen. Es handelt sich immerhin um einige Hunderttausend Quadratmeter Wald, Landwirtschaftsland und Industriegebiet, die vorübergehend oder dauernd beansprucht werden müssen. Weitere Beispiele nicht gestellter Fragen: Ist bei diesem Projekt tatsächlich alles nur Notwendige und nicht nur Wünschbares inbegriffen? Ist es nötig und sinnvoll, dass der Kanton für seine Autobahnen ein eigenes Mittelspannungsnetz für die Stromversorgung aufbaut – vorbei an Gemeindewerken und EKZ? Ist es nötig, dass der Kanton ein eigenes Glasfasernetz und einen Kabelrohrblock in seine Autobahnen einbaut? Wie viel könnte gespart werden, wenn die Tunnels mit maximal 80 Stundenkilometern befahren werden dürften? Wie kommt es, dass am Betzholz-Kreisel eine Brücke gebaut wurde, die während Jahrzehnten unbenützt in der Landschaft stand, am falschen Ort, wie sich jetzt zeigt, und die jetzt abgebrochen werden muss? Kann es wirklich sein, dass der Zwang und Drang, für eine Milliarde Franken Beton in die Landschaft zu stanzen, dermassen

gross ist, dass alle sonst üblichen Vorbehalte gegen das Geldausgeben plötzlich keine Rolle mehr spielen?

Gestützt auf all diese Kenntnis und Unkenntnis kam es darauf zur Beschlussfassung über den Kommissionsantrag, leider gleich zweimal, wie Sie das schon in der Presse lesen konnten und was noch einige Erklärungen braucht. Eine Besonderheit dieser Vorlage ist, dass der Regierungsrat in Erfüllung der Motion die damit verlangte Kreditvorlage geliefert hat und auch Zustimmung beantragt, aber deutlich darauf aufmerksam macht, dass der Kanton jetzt und auf absehbare Zeit gar kein Geld hat, diese Autobahn zu bauen, sondern dass abzuwarten wäre, bis die Finanzierung zu 80 Prozent durch den Bund zugesichert wird durch die Aufnahme in den Sachplan Strasse. Weil die Kommissionmehrheit aus mir unerfindlichen Gründen davon ausgeht, dass die Festsetzung des Sachplans Strasse inklusive Oberlandautobahn unmittelbar bevorsteht, hat sie intensiv nach Möglichkeiten gesucht, wie ihre positive Haltung zum Projekt zum Ausdruck gebracht werden kann, ohne der Vorlage zustimmen zu müssen; einerseits, weil durch eine Bundesfinanzierung die Stimmberechtigten im Kanton Zürich nichts mehr zu sagen haben werden, andererseits aber auch, weil mit der Erhöhung der Kreditsumme auf über eine Milliarde Franken das Risiko einer Ablehnung in der Volksabstimmung als zu gross beurteilt wurde.

Gleichzeitig fiel es der Mehrheit schwer, die naheliegende Vorgehensweise so, wie sie Ihnen heute vorliegt, mit Rückweisungsantrag und vielleicht begleitendem Postulat zu akzeptieren, offenbar aus der Einschätzung heraus, dass es schwierig sei, der Öffentlichkeit zu erklären, wieso man sich für dieses Projekt schon so weit zum Fenster hinaus gelehnt hat und es jetzt doch zurückweist. Sie hat es deshalb vorgezogen, einen Beschluss auf Zurückstellung zu beantragen, obwohl so etwas im Kantonsratsgesetz gar nicht vorgesehen ist. Wider besseres Wissen drückte die Mehrheit diesen untauglichen Antrag durch mit dem Resultat, dass die Kommission von der Geschäftsleitung, gestützt auf ein Rechtsgutachten, aufgefordert werden musste, auf ihren Beschluss zurückzukommen.

Nach einer Denkpause während den Sommerferien war es dann anschliessend möglich, die Beschlüsse so, wie sie jetzt vor Ihnen liegen, konform zu fassen und die unnötige Ehrenrunde zu beenden. In der dazu veröffentlichten Medienmitteilung fand es die Mehrheit nötig, auf kleinliche Art und Weise an der Darstellung der Minderheitsmei-

nung herumzudoktern, währendem in ihrem eigenen Mehrheitsteil selbstverständlich nichts als die lautere Wahr- und Klarheit dargestellt ist. Ich bedaure es ausserordentlich, dass es mir nicht gelungen ist, die Kommissionsarbeit direkter und speditiver zu erledigen. Die Ursache liegt in der unkooperativen und ineffizienten Arbeit, die verschiedene Kommissionsmitglieder zu leisten geruhen – nicht nur in dieser Sache. Sie hatten auch schon früher die Gelegenheit, Münsterchen davon mitzubekommen. Ich habe mein Amt angetreten mit der Absicht, schnelle und präzise Arbeit leisten zu können, die die Rolle und das Ansehen des Parlaments in der Öffentlichkeit stärkt. Das war wohl eine Fehleinschätzung. Die ätzenden Manöver der Mehrheit, um klare gesetzliche Bestimmungen zu umschiffen, taugen leider noch nicht einmal für eine Lachnummer. Es ist beschämend.

Zum Schluss komme ich auf den Inhalt des Sachgeschäftes zurück und möchte Sie an die drei Leitlinien des kantonalen Richtplans erinnern. Erstens: Die Zukunftstauglichkeit der Siedlungsstrukturen ist sicherzustellen und zu verbessern. Zweitens: Die Entwicklung der Siedlungsstruktur ist schwerpunktmässig auf den öffentlichen Verkehr auszurichten. Drittens: Zusammenhängende naturnahe Räume sind zu schonen und aktiv zu fördern. Ich bitte Sie, bei Ihrer Meinungsbildung zu prüfen, ob diese Ziele der Leitlinien mit dieser Vorlage verwirklicht oder eher zur Makulatur erklärt werden. Treten Sie auf die Vorlage ein und weisen Sie sie zurück!

Felix Müller (Grüne, Winterthur): Die Grünen waren schon bei der Behandlung des Richtplans in diesem Teilstück nicht einverstanden. Einerseits war die damalige Variante Kurt Schellenberg offensichtlich und eindeutig zu teuer und es war damals schon fragwürdig, ob sie den Zweck erfüllen würde. Und auf der anderen Seite war die offiziell im Richtplan eingetragene Variante schwierig zu unterstützen, einerseits von den Zielsetzungen her, die die Verbindung erfüllen soll, und andererseits wegen der Beeinträchtigung der Moorlandschaft, die ja auf der Grundlage der Bundesverfassung geschützt ist. Von daher möchte ich einfach darauf hinweisen: Von mir aus gesehen geht es hier nicht darum, ob etwas zu teuer ist oder nicht. Wenn etwas sinnvoll ist, dann darf es auch etwas kosten, wenn man die richtigen Massnahmen trifft, soll man den entsprechenden Aufwand betreiben, damit eine sinnvolle Lösung gefunden werden kann. Von daher attestiere ich dem Projekt zumindest, dass ein beachtlicher Aufwand be-

trieben wird, um gewisse Beeinträchtigungen, die der Landschaft zugefügt werden sollen, zu mindern.

Aber Sie können den Beeinträchtigungen nicht ausweichen mit diesem Projekt. Mit anderen Worten: Es wird hier vor den Toren des Metropolitanraumes Zürich eine noch mehr oder weniger intakte Landschaft – eine mehr, möchte man sagen – kaputtgemacht, beeinträchtigt, massiv beeinträchtigt, in ihrer Qualität gemindert. Das, was vor vierzig, fünfzig Jahren am Greifensee noch möglich war, nämlich ein integraler Schutz einer wichtigen Naturlandschaft, wird hier ohne grosse Not preisgegeben. Man will eine der letzten Naturlandschaften vor den Toren eines Siedlungsraumes von gegen einer Million Einwohner auch noch vernichten. Die Landschaft wurde schon bedrängt zusammen mit dem damaligen Baudirektor, Regierungsrat Hans Hofmann, und dem BUWAL, die den Moorlandschaftperimeter ohne Not schon verkleinert haben gegenüber den ursprünglichen Vorschlägen der Fachleute. Die Moorlandschaft ist heute schon nicht mehr auf dem Perimeter festgesetzt, der nach Bundesrecht notwendig wäre. Just an die Grenze, und zwar ganz hart an die Grenze dieser Moorlandschaft – zum Teil überschreiten gewisse Bauteile diese Grenze sogar – will man nun eine Autobahn bauen; mehr oder weniger die massivste Beeinträchtigung einer Landschaft, die man sich vorstellen kann, und zwar vom Bauwerk wie von der Landschaft und vom Lärm, den Immissionen her. Ich kann das nicht begreifen, vor allem auch deshalb, weil zwar mit grossem Aufwand nachgewiesen werden soll, dass die Hydrologie des Mooregebietes durch die Bauwerke nicht beeinträchtigt werde; aber erst das ausgeführte Projekt wird beweisen, ob dies dann stimmen wird. Also man riskiert heute mit einem Bauwerk auch das Alimentieren eines wichtigen Mooregebietes mit Wasser, also im Prinzip die Beeinträchtigung einer Moorlandschaft in ihrer integralen Funktionsweise.

Das können wir nicht in Kauf nehmen, vor allem, wenn man dann sieht, dass das Bauwerk auch verkehrstechnisch nicht das bringt, was es bringen sollte. Es scheint mir je länger je mehr offensichtlich zu sein, dass die Entlastung des Ortskerns von Wetzikon ein Vorwand ist, um eine Autobahnverbindung vom Brüttseller Kreuz in Richtung Chur zu schaffen, eine Autobahnverbindung, die nichts anderes kann und können wird, als noch mehr Verkehr, und zwar Strassenverkehr, in die Grossregion Zürich-Nord zu transportieren. Und Sie wissen alle ganz genau, dass jeden Tag Staus aus dem Gebiet Brüttseller Kreuz,

respektive Oberlandautobahn von Uster bis Brüttiseller Kreuz, aus dem Autobahnstück zwischen Brüttiseller Kreuz und Aubrugg, aus dem Autobahnstück zwischen Aubrugg und Gubristtunnel und selbstverständlich auch aus dem Autobahnstück zum Milchbucktunnel gemeldet werden. Es ist alles verstopft, und Sie haben jetzt die hehre Absicht, mit einer Milliarde Franken notabene noch mehr Verkehr in diese überlastete Region zu führen, noch mehr Strassenverkehr.

Ueli Keller hat darauf hingewiesen – eigentlich gibt es nur eine Lösung, nämlich diese Transportkapazität über die Schiene in die Region Zürich oder ins Zentrum von Zürich zu führen. Etwas anderes ist gar nicht möglich. Wenn Sie meinen, eine Milliarde Franken löse ein Problem, dann sage ich Ihnen hier und jetzt: Diese Milliarde Franken löst nur eines aus, nämlich nochmals zehn Milliarden, weil Sie dann merken, dass Sie alle anderen Autobahnstücke auch ausbauen müssen. Das Problem ist ja im Weiteren auch, dass Wetzikon auch mehr Lärm kriegt. Und da bin ich überzeugt, dass der Autobahnabschnitt, der sichtbar, offen geführt wird – ausgerechnet vor den Toren von Wetzikon – den Wetzikonern nicht viel bringt, im Gegenteil. Er bringt vor allem Lärm, Gestank und Abgase, vor allem auch deshalb, weil die Autobahn ja noch mehr Verkehr transportieren wird als jetzt schon vor Wetzikon fährt.

Eine Rückweisung ist aus dieser Sicht unsinnig und fragwürdig, da es das Problem, das angepackt werden muss, überhaupt nicht löst. Es scheint mir auch, dass die Rückweisung einen Auftrag zu gesetzeswidrigem Verhalten an die Regierung erteilt. Die Regierung soll also ohne kantonsrätlichen Kreditbeschluss weiter Geld ausgeben für eine Sache, von der man nicht weiss, ob das Volk dann überhaupt bereit wäre, dieses Geld auszugeben, nur in der Hoffnung, dass vielleicht irgendwann in Jahren der Bund bereit sein könnte, diese Bilanzen zu übernehmen und dem Kanton Zürich den bisherigen Aufwand abzugelten. Von mir aus oder von uns aus gesehen, müsste eine ganz andere Lösung im Gebiet Zürcher Oberland gefunden werden – eine, die dem Oberland nützt und nicht der Grossregion von Stadt und Agglomeration Zürich schadet.

In diesem Sinne bitte ich Sie, auf diese Vorlage schon gar nicht einzutreten.

Hans-Heinrich Heusser (SVP, Seegräben): Lassen Sie mich gleich zu Beginn meiner Empörung Ausdruck geben über die Art und Weise, wie Ueli Keller seine private Meinung in seiner Funktion als Kommissionspräsident bekannt gegeben hat. Wenn er schon zitiert und wenn er schon Vergleiche macht, soll er wenigstens die richtigen Zahlen nehmen. Das heisst zum Beispiel, dass er beim Vergleich der Belastungen der Bahnhofstrasse in Wetzikon vorher und nachher die Zahlen von 2010 mit und ohne Autobahn nimmt, und nicht die Zahlen von 1996 ohne und 2010 mit Autobahn. Es ist ja klar, dass dann der Verkehr steigt, so oder so. Das ist das Minimum, das man von einem Kommissionspräsidenten erwarten könnte, dass er einigermaßen versucht, sich an die Fakten zu halten.

Die zwei vorliegenden Geschäfte basieren beide auf der Vorlage 3926 mit diesem vorgestellten erweiterten generellen Projekt. Ich kann es gleich vorwegnehmen, die SVP steht klar hinter der Realisierung dieser Lückenschliessung im Zürcher Oberland und wird deshalb der Überweisung des dringlichen Postulates Kantonsrats-Nummer 250/2002 zustimmen und bei der Vorlage 3926a, zusammen mit der Kommissionsmehrheit, Eintreten beschliessen und diejenige Rückweisung unterstützen, die mit dem genannten dringlichen Postulat praktisch identisch ist. Seit Beginn der Projektierung dieser Lückenschliessung im Jahre 1999 hat sich die Lage sehr erfreulich verändert. So ist heute die Aufnahme der A53 auf Zürcher Gebiet beziehungsweise der T8 auf St. Galler Gebiet, also der Strecke von der A1 beim Brüttiseller Kreuz bis zur Einmündung in die A3 bei Reichenburg in den Sachplan Strasse des Bundes ein in Bern sehr ernsthaft diskutiertes Thema. Mit anderen Worten, die Chancen stehen heute so gut wie noch nie, dass diese Strasse in das Nationalstrassennetz aufgenommen wird. Dadurch sollte eine tragbare Lösung in der Finanzierung gefunden werden, nachdem der Regierungsrat in der Vorlage 3926 zum Ausdruck gebracht hatte, dass dieses Bauwerk durch den Kanton Zürich nicht finanzierbar sei.

Wenn man die Bedeutung dieser Strecke als Verbindung aus dem Raum Zürich-Nord und Glatttal in den Raum Obersee und Bündnerland in Betracht zieht, ist eine Aufnahme dieser Strasse in das Nationalstrassennetz überfällig und mehr als gerechtfertigt. Zudem findet der entsprechende Verkehr auf dieser Achse sehr intensiv statt, ob dies uns nun wohl passt oder nicht. Die Verkehrszählungen belegen diese Tatsache eindrücklich, haben wir doch auch bei der Zählstelle in

Aathal bereits über 28'000 Fahrzeuge pro Tag mit stark zunehmender Tendenz. Die massive Verkehrsbelastung auf dieser Strecke ist jedoch erst die halbe Wahrheit, denn ebenso gravierend ist der ganze Ausweichverkehr, der alle einigermaßen passierbaren alternativen Verbindungen betrifft, weil die Aathalstrecke von Uster nach Hinwil fast chronisch überlastet und verstopft ist, gar nicht zu reden von der Situation, die entsteht, wenn eine dieser Strassen aus irgend einem Grund einmal unpassierbar ist.

Wir unterstützen also die Bestrebungen des Regierungsrates um die Aufnahme dieser Strasse ins Nationalstrassennetz, weil erstens diese Strecke wie gesagt schon vom heutigen Verkehrsaufkommen her klar nationalstrassenwürdig ist und zweitens dieser Anspruch auch als Verbindung aus dem Raum Zürich-Nord Richtung Bündnerland schon heute deutlich erfüllt. Wenn dadurch die Finanzierung weitgehend oder fast vollständig zur Bundessache wird, braucht im Kanton Zürich deswegen niemand rot zu werden, wurden doch schon Beiträge um eine Milliarde Franken pro Jahr genannt, die allein aus Treibstoffzöllen aus dem Kanton Zürich in die Bundeskasse beziehungsweise in deren Nationalstrassenfonds fliessen. Gegenwärtig fliessen davon deutlich weniger als 400 Millionen Franken pro Jahr an unseren Kanton zurück, obschon wir im Moment in einem Bauprogramm mit Nationalstrassen in Raum Zürich-West sind. Es ist sicher nicht falsch, wenn ich behaupte, dass unsere Automobilisten diese Strasse schon längst bezahlt haben. Wenn nun die Aufnahme dieser Strasse ins Nationalstrassennetz ausgerechnet von einer Nationalrätin aus dem Oberland bekämpft wird, muss dies hier aus verkehrspolitischen Gründen als Tragik für das Zürcher Oberland und in finanzieller Hinsicht als Tragik für den ganzen Kanton Zürich bezeichnet werden. Weil wir also trotz den genannten Widerständen mit der Aufnahme dieser Strasse in den Sachplan Strasse des Bundes rechnen, brauchen und wollen wir heute keine Baukredite des Kantons Zürich. Hingegen wollen wir, dass mit der weiteren Planung dieser Lückenschliessung fortgefahren wird, und daher der Kanton Zürich das dafür benötigte Geld vorschliessen soll. Die erfahrungsgemäss langwierigen Planungs- und Einwendungsverfahren sollen parallel zu den Verfahren des Bundes bezüglich des Sachplans Strasse erfolgen können. Sofern dannzumal noch erforderlich, soll der Regierungsrat nach Vorliegen des Sachplans Strasse des Bundes einen neuen Antrag stellen. Gemäss gesundem Menschenverstand müsste man diesen Willen in einem zu-

stimmenden Antrag zur Vorlage 3926 ausdrücken können. Leider wurde uns diese aus juristischen Gründen verwehrt; Kommissionspräsident Ueli Keller hat das erklärt und sich dabei über uns lächerlich gemacht. Und so mussten wir von der Kommissionsmehrheit den Weg über die Rückweisung und über das dringlich erklärte Postulat Kantonsrats-Nummer 250/2002 wählen.

Zum Projekt darf man zu Recht behaupten, dass es in allen Belangen den hohen Anforderungen gerecht wird. Als Ausbaustandard ist schon mit dem heutigen Verkehrsaufkommen nur ein durchgehender vier-spuriger Ausbau verantwortbar. Alles andere wie etwa ein zweispuriger Ausbau oder gar nur die Teillösung einer Teillösung – ich denke da an den immer wieder ins Spiel gebrachten Kurztunnel Unterwetzikon – ist völlig unverantwortlich. Ich denke auch, dass alle diese Vorschläge für alternative Linienführungen und irgend welche Teillösungen überhaupt nicht die Lösung der Verkehrsprobleme im Oberland zum Ziel haben. Das Ziel von den so genannten alternativen Lösungen ist einzig und allein das Gegeneinanderauspielen der Gemeinden, unserer Bevölkerung im Zürcher Oberland und somit die Verhinderung dieser Lückenschliessung der Oberlandautobahn. Auch eine zweispurige Variante ist bei diesem Verkehrsaufkommen verantwortungslos. Gegenwärtig haben wir eine Unfallstrecke durch das Aathal. Wir wollen nicht die eine Unfallstrecke durch die andere ablösen. Wir wollen auch keine Kopie der ehemaligen zweispurigen A13-Todesstrecke im Rheintal oder der heutigen A4 im Weinland, die – kaum in Betrieb – schon auf vier Spuren ausgebaut werden sollte.

Die Streckenführung der zu schliessenden Autobahnlücke liegt bekanntlich in einem dicht besiedelten und topografisch schwierigen Gebiet. Zudem befindet sich mit dem Ambitzgriet ein national geschütztes Flachmoor in der gleichen Region. Dies bedingt die vorgeschlagene sehr aufwändige Bauweise, so dass rund die Hälfte der zehn Kilometer messenden Strecke in Tunnels zu liegen kommt. So wird das Ambitzgriet nicht nur ausserhalb des Moores umfahren, sondern diese Strecke noch zusätzlich in einen Tunnel verlegt. Alle diese Überlegungen und noch sehr viele weitere haben uns dazu gebracht, dieses und kein anderes Projekt einer weiteren Bearbeitung zuzuführen.

Sehr wichtig ist es für die ganze betroffene Region, dass dieses Projekt mit grosser Dringlichkeit und aller Ernsthaftigkeit weiter verfolgt wird. Die Bevölkerung und insbesondere auch die im Zürcher Ober-

land tätigen Arbeitgeber sind auf vernünftige passierbare Strassenverbindungen angewiesen. Dieses Anliegen hören wir im Zürcher Oberland immer und immer wieder. In diesem Sinne erwarten wir auch vom Regierungsrat, dass der erforderliche Kreditantrag für die weitere Planung an den Kantonsrat möglichst schnell vorgelegt wird. Für alles andere hätte man im Oberland kein Verständnis. Der bestehende Teil der Oberlandautobahn wurde in den Jahren 1975 bis 1989 in Betrieb genommen. Zu jener Zeit wurde gegen die Fertigstellung argumentiert, im Kanton St. Gallen werde die Strasse ohnehin nicht weitergeführt. Heute stehen wir vor der Situation, dass die T8 von Jona nach Schmerikon für nächstes Jahr in den Verkehr geht. Somit besteht zwischen Uster und Hinwil noch die einzige Lücke auf der ganzen Strecke von Brüttsellen nach Reichenburg. Und wir vom Kanton Zürich diskutieren noch immer, ob wir diese Lücke überhaupt schliessen wollen oder nicht. Für mich ist das, mit Verlaub gesagt, ein Trauerspiel.

Zusammengefasst: Die SVP unterstützt dieses vorliegende Projekt. Wir unterstützen das weitere Vorgehen bezüglich Aufnahme in den Sachplan Strasse des Bundes und wir unterstützen die möglichst schnelle weitere Bearbeitung dieses Projektes, damit ein vom Regierungsrat in Aussicht gestellter Baubeginn im Jahre 2006 möglich ist. Setzen wir heute ein solches positives Zeichen zu Gunsten des Zürcher Oberlandes!

Peter Weber (Grüne, Wald): Ich wurde in letzter Zeit vermehrt angefragt, was die Grünen in Sachen Strassenverkehr im Zürcher Oberland überhaupt wollen. Die Antwort wird für mich nach all den Querelen im Vorfeld zu den beiden heute abzulehnenden Vorlagen immer deutlicher. Wir, die Grünen im Zürcher Oberland, wollen – einfach gesagt – keine neuen Strassen. Ich äussere mich zur Oberlandstrasse A53 im Parlament jetzt zum dritten Mal und liste im Einzelnen auf: Wir wollen vor allem keine Verletzung des Naturschutzgebietes durch eine Penetration mit der A53-Autobahn. Keine neue Transitachse! Kein Anlocken des Schwerverkehrs! Kein, kein, kein! Tönt negativ, ich weiss. Demnach eine positive Forderung: Wir wollen dem Zürcher Souverän die Gelegenheit bieten, seine Meinung zum Objektkredit zum Bau der Zürcher Oberlandautobahn abzugeben. Ich bin überzeugt, dass dannzumal alle Lückenschliessungs-Enthusiasten, die vor keinem Hindernis zurückschrecken, ganz böse erwachen werden. Ich

bitte Sie, das entsprechende dringliche Postulat abzulehnen und die beiden Minderheitsanträge zur Vorlage 3926a zu unterstützen.

Ulrich Isler (FDP, Seuzach): Es erstaunt einigermaßen, dass Kommissionspräsident Ueli Keller seine persönliche Meinung in epischer Breite hier darstellt, ohne dass er die komfortable Mehrheit in der Kommission hier gleich bedeutend zum Ausdruck bringt. Es erstaunt aber auch, dass man mit der angedrohten Verhinderungstaktik – ich würde sogar sagen, mit der unsinnigen Fundamentalopposition – den Leidensdruck auf die betroffenen Bewohnerinnen und Bewohner des Zürcher Oberlandes, aber auch auf den Autofahrer schlechthin in unverantwortlicher Weise zu steigern versucht. Es ist – ich würde beinahe sagen leider – eine Tatsache, dass mit der Eröffnung der Talstrasse T8 zwischen Schmerikon und Jona die überregionale Verbindung zwischen der A1, Zürich–St. Gallen, und der A13, Zürich–Chur, als Nord-Süd-Verbindung an Bedeutung zunimmt. Diese Lückenschliessung ist deshalb von höchster – und ich sage es noch einmal – von höchster Dringlichkeit, weil wir die Anwohner im Zürcher Oberland nicht ihrem Schicksal überlassen wollen. Einmal mehr weise ich darauf hin, dass der Kanton Zürich jährlich eine Milliarde – ich sage es noch einmal deutlich – jährlich eine Milliarde Franken an Benzinzöllen nach Bern abliefern und bescheidene, in den letzten Jahren durchschnittlich nur zirka 150 bis 170 Millionen in den Kanton Zürich zurückfliessen. 830 bis 850 Millionen Franken verlieren sich auf Bundesebene.

Und noch ein Wort zu den Kosten. Wir sind es den Anwohnern, der Umwelt und der Natur schuldig, dass wir bei der Planung solcher Autobahnücken – und es handelt sich hier nur um die Schliessung einer Autobahnücke – sorgfältig vorgehen und auch bereit sind, die entsprechenden finanziellen Konsequenzen zu tragen. Es wird das Schicksal – wenn man dem so sagen darf – der zukünftigen Autobahnbenutzer sein, dass sie dereinst in Einschnitten und Tunnels fahren werden. Das wird auch bei dieser Oberlandautobahn so sein, denn mehr als die Hälfte der geplanten Autobahnücke wird in Tunnels verlaufen. Damit werden – ich habe das schon einmal gesagt – die Anwohner geschützt. Aber – und das ist der Nachteil – der Ausbau wird finanziell massiv verteuert. Es wird leider von der Fundamentalopposition sehr selten erwähnt, dass parallel zum Bau dieser Strasse auch der öffentliche Verkehr ausgebaut wird. So ist es bereits geplant,

dass auf der Zürcher Verkehrsverbund (ZVV)-Linie ins Zürcher Oberland der Viertelstundentakt in absehbarer Zeit eingeführt werden muss, was auch richtig ist.

Wir bitten Sie deshalb, die weiteren Projektierungs- und Vorbereitungsarbeiten für die Lückenschliessung der A53 von Uster-Ost oder Aathal nach Hinwil oder Betzholz und dem dringlichen Postulat unbedingt zuzustimmen. Die FDP-Fraktion bittet Sie auch, die Vorlage 3926 an den Regierungsrat mit ganz klar umschriebenem Auftrag zurückzuweisen, a) das Projekt mit dem Ziel Baubeginn 2006 voranzutreiben, b) die A53 in den Sachplan Strasse des Bundes aufzunehmen und c) nach Festlegung durch den Bund einen neuen Antrag zu stellen. Gleichzeitig bittet Sie die FDP-Fraktion, den Minderheitsantrag von Felix Müller klar abzulehnen, aber auch den Antrag von Barbara Marty Kälin und Kolleginnen und Kollegen – Konsorten darf ich hier nicht sagen – ebenfalls klar abzulehnen.

Willy Furter (EVP, Zürich): Mit der angestrebten und im ersten Entwurf bereits vorgesehenen Aufnahme in den Sachplan Strasse des Bundes macht eine Krediterteilung für die Lückenschliessung der Autobahn zwischen Uster-Ost und Betzholz heute durch den Kanton Zürich keinen Sinn, da auf diesem Weg die Finanzierung dannzumal Sache des Bundes sein wird. Wir wollen jetzt also keine Kreditbewilligung für die Lückenschliessung der Oberlandautobahn durch Kantonsrat und Volk vorantreiben, da bei einer definitiven Aufnahme in den Sachplan Strasse des Bundes das erwähnte Projekt zu 80 Prozent, mit dem neuen Finanzplan sogar zu 100 Prozent durch den Bund bezahlt wird. Als Zielvorgabe ist aber der Baubeginn im Jahre 2006 vorgesehen. Mit dem Postulat Kantonsrats-Nummer 250/2002 wird der Regierungsrat eingeladen, die notwendigen Vorarbeiten für das Ausführungsprojekt so voranzutreiben, dass dieser Baubeginn im Jahr 2006 möglich wird. Der Regierungsrat ist mit den Zielen des Postulates einverstanden. Bereits in der ursprünglichen Vorlage 3926 wurde auf die im Bereich Wetzikon bestehende starke Überlastung des Hauptstrassennetzes hingewiesen. Schon heute drängen sich rund 80'000 Fahrzeuge durch das enge Aathal und durch Wetzikon. In zehn Jahren werden es rund doppelt so viele sein. Die häufigen Staus im Gebiet Aathal–Wetzikon beeinträchtigen nicht nur den Privatverkehr, sondern auch den strassengebundenen öffentlichen Verkehr und wirken sich sehr nachteilig auf die Anschlussmöglichkeiten an die S-

Bahn aus. Im Interesse einer raschen Entlastung dieser Achse Aathal–Wetzikon–Hinwil vom Durchgangsverkehr ist es sinnvoll, das Ausführungsprojekt so bald wie möglich in Angriff zu nehmen und dabei den definitiven Entscheid des Bundesrates über die Aufnahme der Oberlandautobahn in den Sachplan Strasse nicht abzuwarten.

Ich empfehle Ihnen, auf die Vorlage einzutreten und ihr zuzustimmen und das Postulat Kantonsrats-Nummer 250/2002 zu unterstützen. Die grosse Mehrheit der EVP-Fraktion wird dies ebenfalls tun.

Barbara Marty Kälin (SP, Gossau): Das dringliche Postulat Hans-Heinrich Heusser ist eigentlich eine beeindruckende geistige Turnübung, geht es doch darum, den Regierungsrat eine Strasse planen und projektieren zu lassen, für die keine gesetzliche Grundlage besteht und von der äusserst fraglich ist, ob sie je so gebaut wird. Der Verkehrsrichtplan ist vom Bundesrat nicht genehmigt. Der Kredit für die Oberlandautobahn ist nicht bewilligt. Trotzdem soll die Baudirektion weiter planen. Wir haben Finanzdirektor Christian Huber in diesem Zusammenhang nach der Kreditkompetenz der Regierung gefragt. Das müsse er erst abklären, war seine Antwort. Auf schriftliches Nachhaken bat er um Verständnis, dass er der Antwort der Regierung nicht vorgreifen könne. Verständnis hatten wir zwar keines, aber wir sind doch froh, dass die Regierung die Kurve noch gekriegt und auch gemerkt hat, dass man mit einem Postulat weder einen Kredit auslösen noch die Kreditkompetenz der Regierung umgehen noch die Rechte des Volkes aushebeln kann, wie das die Postulanten eigentlich wollen.

Völlig absurd und absolut unverständlich war die sogar in den Zeitungen publizierte Haltung des Chefs der Parlamentsdienste, Bruno Rickenbacher, das Parlament könne einen Kredit, der keinerlei rechtliche Grundlage hat, einfach übers Budget bewilligen.

Postulat und Rückweisungsantrag haben ja einen einzigen Grund: Sie wollen das Volk ausbremsen und dennoch die Baudirektion weitere Millionen in ein Projekt verplanen lassen, von dem sie nicht wissen, ob es je gebaut wird. Leider wollen sie es gar nicht wissen. Wir haben zwar ein abstimmungsreifes Projekt in der Schublade, aber sie möchten dieses zu keinem Preis dem dafür zuständigen Volk vorlegen, in der wohl nicht ganz unbegründeten Angst, der Souverän könnte nicht bereit sein, sämtliche gar nicht vorhandenen Gelder des Strassenfonds

für die nächsten fünfzehn Jahre in ein einziges Milliardenprojekt im Zürcher Oberland zu investieren. Ihre Begründung klingt ja ganz einleuchtend und eine gewisse Bauernschläue will ich Ihnen gar nicht absprechen. Wieso soll man das Volk zu einer Vorlage befragen, die der Bund eh übernehmen wird, die bereits im Entwurf vom Sachplan Strasse enthalten ist und zu der das Volk dann gar nichts mehr zu sagen hat.

Nur, dieser Sachplan liegt erst im Entwurf vor. Der Bundesrat wird ihn gelegentlich festsetzen. Dann wird er dem Parlament den dazugehörigen Netzbeschluss vorlegen und dieses wird über die einzelnen Strassenstücke befinden. Ich höre schon jetzt die Bündner, die im Entwurf keine einzige nationale Strasse erster Priorität haben, im Unterschied zu den reichen Zürchern, die ein ganzes Sammelsurium von Umfahrungen, Hochleistungsstrassen und Tunnelausbauten bringen und allesamt in erster Priorität in diesen Sachplan verpacken möchten. Da ist zumindest die vorsichtige Frage zu stellen, ob der Bund, selbst wenn er die Oberlandautobahn in den Sachplan Strasse aufnimmt, auch den vom Kanton Zürich geforderten Ausbau als vier bis sechspurige Autobahn realisieren wird. Sie wissen, dass Bundesrat Kaspar Villiger dem Parlament auch Kürzungen im Strassenbau zur Sanierung des Bundeshaushaltes vorschlägt. Denkbar wäre deshalb, dass der Bund nur fertig ausgebaute Strassen ins nationale Netz übernimmt, wie das die Gemeinden mit Quartierstrassen ja auch tun. Der Projektleiter SAS, Sachplan Strasse, vertritt bis heute jedenfalls die Auffassung, mit der Aufnahme einer Strasse in den Sachplan des Bundes sei – ich zitiere: «kein Meter Neubau verbunden». Denkbar wäre aber auch, dass die Bevölkerung des Zürcher Oberlandes sich dazu äussern möchte, ob sie unbedingt eine internationale Transitachse und ein Stauraum für die Lastwagen der San Bernardino-Route haben möchte, oder ob es ihr nicht lieber wäre, man würde die lokalen Verkehrsprobleme der Region lokal lösen. Es wäre nicht nur denkbar, es wäre vor allem auch fair. Und es entspricht geltendem zürcherischen Recht. Dieses Recht wollen ausgerechnet Sie, die die Volksrechte nicht laut genug versprechen können, ausser Kraft setzen. Und dazu ist Ihnen jeder Winkelzug recht.

Zu den vier unmöglichen Anträgen Ihrer ersten Version hat erst ein Rechtsgutachten – von Ihnen verursacht, von den Steuerzahlenden bezahlt – unsere Auffassung von Gesetz und Recht bestätigen müssen. Selbst Ihre Begründung für die Dringlichkeit leuchtet auf den

ersten Blick ein. Der Kanton St. Gallen wird die zweispurige T8 in nächster Zeit eröffnen. Und Sie argumentieren mit dem zusätzlichen Verkehr, den diese T8 auslösen wird. Erstens bestätigen Sie damit die These vom zusätzlichen Verkehr, den Strassenbau verursacht, und das gilt ja dann wohl auch für die Oberlandautobahn. Und zweitens verlieren Sie kein Wort über das andere Ende dieser Autobahn, nämlich den Zusammenschluss mit der A1 im bereits überlasteten Brüttiseller Kreuz. Sie schlagen keinerlei Lösungen für diesen Knoten vor, wie Sie überhaupt eigentlich keine Lösungen vorschlagen, sondern einfach eine Autobahn haben wollen.

Finanzieren kann der Kanton Zürich dieses Unterfangen nicht. Mit dem Ausweg Bund glauben Sie, zwei Fliegen auf einen «Tätsch» zu haben: Erstens hoffen Sie endlich einen gefunden zu haben, der die Chose finanziert, und zweitens können Sie das Volk definitiv ausbremsen. Es wird nichts mehr zu dieser Milliardeninvestition zu sagen haben. Seit dreissig Jahren sind Sie nicht ein Jota von dieser Idee einer vierspurigen Transitachse durchs Oberland abgewichen. Alternative, realisierbare und finanzierbare Lösungen haben Sie stets abgelehnt. Die Entwicklung des Oberlands ignorieren Sie weiterhin. Eine Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in der Region Wetzikon haben Sie mit den Worten abgespiesen: «Wenn die Wetzikoner Verkehrsprobleme gelöst sind, haben wir deren Unterstützung für die Autobahn nicht mehr.» Das Gleiche gilt für den Doppelspurausbau der Bahn, den Sie ebenso abgelehnt haben wie die Einzelinitiative Martin Wunderli, die die konkreten Vorschläge der kommunalen Arbeitsgruppe realisieren wollte. Warum das alles? Weil es gar nicht um die Umfahrung von Wetzikon geht, sondern weil Sie einfach eine Autobahn haben wollen. Dafür nehmen Sie die massive Beeinträchtigung der Wohngebiete von hoher Wohnqualität ebenso in Kauf wie die Zerstörung des grössten Naherholungsgebietes der Region. Sie sagen, die Oberlandautobahn sei wegen der aufwändigen Naturschutzmassnahmen so teuer, aber das ist nur die halbe Wahrheit. Einerseits kostet die vergleichbare eben eröffnete A5 mit gleichen Rahmenbedingungen nicht einmal halb so viel. Zweitens läge eine Linienführung entlang der heutigen Verkehrsachse nicht einmal in der Nähe der Moorlandschaft, sondern am direkten Weg vom KEZ zum Industrie- und Einkaufsgebiet, würde aber bedeuten, dass der Betzholz-Kreisel ebenso eine Fehlinvestition war wie die Brücke, die zwanzig Jahre lang unbenutzt in der Landschaft stand und jetzt abgerissen werden muss.

Ich bitte Sie deshalb, einen vernünftigen Weg einzuschlagen und jetzt endlich daran zu gehen, die Verkehrsprobleme der Region zu lösen und nicht weiterhin irgendwelchen Utopien nachzuhängen.

Bruno Grossmann (SVP, Wallisellen): Ich spreche zuerst zum dringlichen Postulat Hans-Heinrich Heusser und Mitunterzeichnende. Die Stossrichtung und das Ziel des Postulates sind eigentlich identisch mit dem Mehrheitswillen der KPB zur Vorlage 3926a. Beide wollen eine weitere Bearbeitung respektive Ausführungsprojektierung der Oberlandautobahn. Leider werden verfahrensmässige und juristische Bedenken stärker gewichtet als der klare Wille der Kommissionsmehrheit. Darum gehen wir mit dem Postulat noch eine Ehrenrunde, um endlich dem Ziel näher zu kommen. Der Regierungsrat unterstützt das Postulat und will dem Kantonsrat sobald als möglich einen Kreditantrag stellen. Ich frage die Baudirektorin Dorothee Fierz: Ist «sobald als möglich» gleichbedeutend mit den Ansichten der KPB, dass das Projekt bis zum Jahr 2006 baureif sein soll? Ich bitte Sie, das Postulat im Sinne der Postulanten zu unterstützen.

Die Vorlage 3926a, die Lückenschliessung der Autobahn A53 zwischen Uster-Ost und Betzholz, Hinwil, muss in absehbarer Zeit realisiert werden. Diesen klaren Willen hat die kantonsrätliche Kommission KPB mit einem komfortablen Mehrheitsentscheid der vier Parteien CVP, FDP, EVP und SVP gefasst. Die Mehrheit der KPB will dem Regierungsrat ermöglichen, das Projekt weiter zu bearbeiten, damit das Autobahnteilstück auch innert nützlicher Frist gebaut werden kann. Die Eröffnung der Autobahn T8 von Jona nach Schmerikon steht vor der Tür und der Verkehrsdruck im Oberland wird weiter zunehmen. Eine starke Mehrheit steht vollumfänglich hinter dem nun vorliegenden erweiterten generellen Projekt. SP und Grüne bekämpfen auch diese Strassenbauvorlage mit allen Mitteln. Verfahrensmässige Formfehler und juristischen Auslegungen müssen nun herhalten, um den Entscheid der Mehrheit zu torpedieren.

Tatsache ist, dass es keinen Sinn macht, dem Zürcher Volk eine Kreditvorlage von zirka einer Milliarde Franken vorzulegen, wenn überhaupt nicht klar ist, ob der Kanton Zürich die Oberlandautobahn jemals finanzieren muss. Die Aufnahme der Verkehrsachse ins Nationalstrassennetz des Bundes als Verbindung zwischen A1 bei Brüttsellen und A3 bei Reichenburg wird mit Nachdruck gefordert. Die Bestrebungen des Regierungsrates werden daher sehr unterstützt. Mit

der Aufnahme der Oberlandautobahn in den Sachplan Strasse des Bundes wird die Finanzierung zu 80 Prozent Sache des Bundes nach Inkrafttreten der Neugestaltung des Finanzausgleiches zu 100 Prozent. Die Chancen für eine Aufnahme stehen gut, da die Oberlandautobahn in einem ersten Entwurf des Sachplanes Aufnahme gefunden hat. Der Kanton Zürich muss jedoch mit einem ausführungsfähigen Projekt beim Bund vorstellig werden. Damit soll der Regierungsrat beauftragt werden, das Ausführungsprojekt mit Umweltverträglichkeitsbericht die Projektgenehmigung und Einwendungsverfahren sowie die notwendigen Vorarbeiten mit dem Ziel Baubeginn 2006 voranzutreiben. Was die Verhinderungs- und Verzögerungspolitik der SP und der Grünen beim Strassenbau bewirkt, können Sie tagtäglich an kilometerlangen Staus auf den Strassen des Zürcher Oberlands, aber auch an andern Orten unseres Kantons beobachten. Die volkswirtschaftlichen Schäden als Folge dieser Situationen sind enorm. Nachdem Ende der Fünfziger Jahre – ich sage es noch einmal – Ende der Fünfziger Jahre mit ersten Projektierungsarbeiten für die Oberlandautobahn begonnen wurde, wäre es nun endlich an der Zeit, das letzte Teilstück zu realisieren.

Peter Weber, die Grünen wollen keine neuen Strassen. Ich habe das von Ihnen gehört. Dann bringen Sie Ihre Klientel dazu, auf ihre Autos zu verzichten und auf den öffentlichen Verkehr umzusteigen, dann brauchen wir keine solchen Strassenbauten mehr zu diskutieren.

Ich bitte Sie, auch im Namen der SVP, der Vorlage 3926a zuzustimmen und die Minderheitsanträge abzulehnen.

Peter F. Biemann (CVP; Zürich): Es gibt Mitglieder dieses Rates, die sich selber als Oberlandstrassengeschädigte bezeichnen – dies entschuldigt allenfalls einige Voten. Lassen Sie es für sich nicht so weit kommen. Der Kommissionsmehrheitsentscheid ist der einzige gangbare Weg, welcher dem Kanton Zürich die Möglichkeit gibt, am Projekt Oberlandstrasse weiter zu arbeiten, und zwar in einer Art, dass der Bund dieses Projekt übernehmen und realisieren könnte. Auch wir sind uns bewusst, dass der Kanton Zürich diese für den nationalen und internationalen Verkehr und für die Entlastung der Oberlandgemeinden notwendige Lückenschliessung nicht allein finanzieren kann. Es macht aber keinen Sinn, wie dies der Minderheitsantrag fordert, in einer Patchworkart Ortsumfahrungen zu planen, welche mit Sicherheit in der Prioritätenliste des Kantons untergehen würden.

Dies macht erst dann Sinn, wenn alle anderen Möglichkeiten ausgeschöpft sind. Zum jetzigen Zeitpunkt wäre dies aber ein falsches Signal nach Bern. Nochmals, beschliessen Sie im Interesse des Zürcher Oberlandes Eintreten auf diese Vorlage und unterstützen Sie den Mehrheitsantrag ebenso wie das Postulat. Die CVP wird dies tun, ohne einen Zusammenhang zu Verkehrsprojekten des öffentlichen Verkehrs herzustellen.

Annelies Schneider-Schatz (SVP, Bäretswil): Auch ich muss einen Teil meiner wertvollen Redezeit darauf verwenden, meinem Befremden Ausdruck zu geben über das unqualifizierte Eintretensvotum des Kommissionspräsidenten Ueli Keller. In seiner Funktion hat der Kommissionspräsident die Kommissionsmehrheit zu vertreten. Wenn ihm das nicht möglich ist, dann hat er die Möglichkeit, das Mandat niederzulegen. Und dann hat er freie Bahn, seine realitätsfremde und ortsunkundige eigene Meinung ungeschmälert zu vertreten. Auch die Stimmen von Barbara Marty Kälin und Peter Weber zeugen wenig von der Sensibilität für die Verkehrsproblematik im Zürcher Oberland.

Als der Bundesrat mit Beschluss vom 4. März 1985 im Rahmen der übergeordneten Genehmigung des kantonalzürcherischen Gesamtplanes im Jahr 1978 das Teilstück der Oberlandstrasse zwischen Oberuster und Betzholz von der Genehmigung ausnahm, begann die leidige Geschichte der Lücke und damit die heutige Verkehrsmisere im Oberland. Jetzt, Jahre später, wird nun im Rahmen der Überarbeitung des eidgenössischen Sachplans Strasse die Aufnahme dieses fehlenden Teilstückes – und ich wiederhole: fehlendes Teilstück und keine neue Strasse – geprüft. Im Entwurf, der im Oktober 2002 bei den Kantonen in die Vernehmlassung geht, hat es bereits Aufnahme gefunden. Das bedeutet für mich der Anfang einer Wiedergutmachung und ich hoffe nun auf eine Lösung dieses Verkehrsproblems, das das ganze Oberland belastet. Das dringliche Postulat, das der Regierungsrat erfreulicherweise bereit ist entgegen zu nehmen, soll dafür sorgen, dass die Zeit bis zur definitiven Entscheidung über die Aufnahme des Strassenstückes in den Sachplan Strasse nicht ungenutzt verstreicht.

Ich bitte Sie, den Vorstoss zu unterstützen, auch wenn damit noch keine Mittel für das Ausführungsprojekt gesprochen werden können. Sie haben gehört, es folgt eine separate Vorlage. Das Oberland und ich danken Ihnen dafür.

Als Mitunterzeichnende des Postulats Kurt Schellenberg, Kantonsrats-Nummer 111/1998, die den Objektkredit verlangt und damit die Vorlage 3926 ausgelöst hat, möchte ich mich auch dazu kurz äussern. Seit der erfolgreichen Überweisung der Motion am 18. Januar 1999 hat sich die Situation grundlegend geändert. So schliesse ich mich der Kommissionsmehrheit an, die die Vorlage an den Regierungsrat zurückweist und gleichzeitig den Auftrag an den Regierungsrat wiederholt, die Planungsarbeiten zügig voranzutreiben, damit die Zeit bis zum definitiven Entscheid über die Finanzierung nicht nutzlos verstreicht. Aus heutiger Sicht wäre es ein Schildbürgerstreich, wenn man das Zürcher Stimmvolk über einen Kredit befinden lassen würde, den Sie vermutlich nicht oder nur teilweise zu berappen haben. Sie wissen, dass ich eine glühende Verfechterin der direkten Demokratie bin. Darum würde ich nie Hand bieten, einen echten Entscheid am Zürcher Stimmvolk vorbei zu schmuggeln, wie es uns die Gegner dieser Vorlage freundlicherweise lauthals vorwerfen. Ich wehre mich aber entschieden dagegen, den Stimmberechtigten eine Vorlage vorzulegen, bei der die Finanzierungsfrage so ungewiss ist. Persönlich hat mir der erste Antrag der Kommissionsmehrheit, der den Entscheid über den Kreditbeschluss bis zur definitiven Klärung der Finanzierung aussetzen wollte, besser gefallen. Die Gesetzgebung – salopper gesagt – die verfahrensmässigen Zwänge, denen sich auch die gesetzgebende Gewalt im Kanton zu unterziehen hat, hat mich bewogen, dem nun vorliegenden Antrag der Kommissionsmehrheit vorbehaltlos zuzustimmen und unsere Motion abzuschreiben. Setzen Sie heute mit der Zustimmung zur Kommissionsmehrheit ein kleines Zeichen...
(Die Redezeit ist abgelaufen.)

Esther Guyer (Grüne, Zürich): Das weinerliche Getue um die Einwohnerinnen und Einwohner von Wetzikon ärgert schon ein wenig, sind es doch nicht zuletzt gerade sie, die das grosse Verkehrsaufkommen in ihrem Dorf oder besser in ihrer Stadt auslösen. Ich bin im Oberland aufgewachsen, genau genommen in Hinwil. Den Knotenpunkt oder das Verkehrsdesaster beim Bahnhof Wetzikon gibt es schon ewig lange. Dreissig Jahre und noch mehr spricht man davon und es wurde von den Betroffenen nichts gemacht; zum Beispiel eine klare Priorisierung des öffentlichen Verkehrs, also der Busse, die dort sehr zahlreich verkehren.

Aber das habe ich jetzt gelernt, um Wetzikon geht es offenbar gar nicht. Es geht nicht um die Leute dort. Es geht ganz klar darum, dass über eine schnelle Autobahn noch mehr Autofahrer direkt und schnell nach Zürich fahren können. Das kann man befürworten. Wir werden das ganz bestimmt nicht tun.

Zweitens: Ein positives Zeichen setzen für das Zürcher Oberland können Sie nur, indem Sie keine weiteren Strassen mehr bauen. Es ist doch alles schon kaputt, oder viel besser gesagt: Strassen wurden verbreitert, der Kreisel im Betzholz, die Forchbahn, das Militär hat vieles kaputt gemacht. Sie kennen das vielleicht nicht, es sah früher wesentlich schöner aus da oben.

Mein Lieblingsausdruck in der Verkehrspolitik ist der Begriff «Lücken schliessen». Lücke produziert Lücke. Wir werden Lücken schliessen, bis wir in Griechenland ins Meer fallen. (*Heiterkeit.*) Zum vierten Punkt, Umfahrungen: Umfahrungen erfüllen ihren Zweck nicht. Das wurde und wird immer wieder bestätigt.

Es bleibt zu dieser Vorlage nur noch eines zu sagen: Unterstützen Sie den Nichteintretensantrag von Felix Müller.

Hans Heinrich Raths (SVP, Pfäffikon): Die Lückenschliessung der Oberlandstrasse ist dringend und längst überfällig. Die Bevölkerung der ganzen Region wartet seit Jahrzehnten darauf, dass das fehlende Strassenstück, das von nationaler Bedeutung ist, endlich realisiert ist. Die Versuche seitens von Exponenten der Grünen und Linken Seite, das Projekt zu verhindern, stossen in der Bevölkerung auf grosses Unverständnis. Auch Gemeinden des Bezirkes Pfäffikon sind an einer schnellen Lückenschliessung interessiert. Als Gemeindepräsident von Pfäffikon ist mir die Lebensqualität der Bevölkerung ein wichtiges Anliegen. Für den Verkehr mit einem hohen Anteil an nationalem und internationalem Transitverkehr ist eine durchgehende Verbindung zwischen Uster-Ost und dem Betzholz ohne Verzug zu realisieren. Vor allem der Nord-Süd-Transitverkehr – ich denke da vor allem an den Schwerverkehr – muss kanalisiert und auch aus Sicherheitsgründen von den Ortsdurchfahrten ferngehalten werden. Das geplante Strassenstück ist darum unbedingt definitiv in das Nationalstrassennetz aufzunehmen. Die Gründe dafür sind ausführlich dargelegt worden. Die Oberlandstrasse ist Bestandteil einer Gesamtverkehrskonzeption, indem dem öffentlichen Verkehr ebenfalls eine grosse Be-

deutung zukommt. Speziell für die Regionalbusse, die heute regelmässig im Stau stecken bleiben, werden die Zufahrtsmöglichkeiten im Raum Wetzikon entscheidend verbessert. Mit der Realisierung des Projektes wird nicht nur die Lebensqualität in der ganzen Region, sondern auch die Sicherheit vor allem auch der schwächeren Verkehrsteilnehmer erheblich erhöht. Das Projekt ist auch für die wirtschaftliche Entwicklung der ganzen Region von grosser Bedeutung. Seitens der Baudirektion ist mit grosser Sorgfalt ein Projekt ausgearbeitet worden, das sehr viel Rücksicht auf die Natur und die Landschaft nimmt. Der Regierungsrat ist erfreulicherweise bereit, das vorliegende Postulat entgegen zu nehmen. Die Lückenschliessung der Oberlandstrasse ist dringend. Die Arbeiten am Projekt müssen ohne Verzug durch den Kanton Zürich weitergeführt werden.

Ich bitte Sie, das vorliegende dringliche Postulat Kantonsrats-Nummer 250/2002 zu überweisen.

Richard Hirt (CVP, Fällanden): Ich möchte eigentlich nur auf eine Facette in dieser Debatte hinweisen. Ich bin es ja von meinem Beruf her gewohnt, mit Umweltsystemen umzugehen. Nur dass Sie nicht meinen, ich sei ein Vertreter irgend welcher Autolobbys. Ich habe übrigens auch diese Motion Kurt Schellenberg damals mitunterzeichnet. Ich kenne die Leiden der Bevölkerung im Zürcher Oberland nicht so gut aus eigener Erfahrung. Ich kenne den Verkehr, aber das Leiden der Bevölkerung nicht. Aber ich kenne das Leiden der Bevölkerung in unserer Gemeinde, wo sich 50'000 Fahrzeuge durch das Dorf hindurch quälen – 50'000 Fahrzeuge, die Lärm und Gestank verursachen. Und wir würden liebend gerne auf eine Umfahrung warten. Wir sind jetzt in die Priorität C hinuntergefallen, aus welchen Gründen auch immer. Aber ich sage Ihnen, auch der Mensch ist ein Lebewesen, das Leidensfähigkeit hat. Es sind nicht nur Kröten und Frösche, die leiden können. Auch der Mensch ist eine Kreatur, die geschützt werden muss. Und deshalb gibt es auch das Umweltschutzgesetz, das darauf hinweist, dass der Mensch vor schädlichen Einflüssen, insbesondere Lärm, zu schützen ist. Denken Sie daran, auch der Mensch bedarf des Schutzes. Ich habe geschlossen.

Luzius Rüegg (SVP, Zürich): Barbara Marty Kälin widerspricht sich laufend in ihren Aussagen. Als wir mit der KPB im Bus zur Besichti-

gung der A53 unterwegs waren, hatte sie verlauten lassen: «Wir brauchen keine Autobahn. Die jetzige Strasse genügt. Ihr seht ja, wir haben kein Verkehrsproblem, keinen Stau.» Anschliessend stellte sie einen Rückweisungsantrag zur Vorlage 3926 an den Regierungsrat, mit dem Auftrag, eine landschaftsschonende zweispurige Variante zur Entlastung der Siedlungsgebiete zur Umfahrung von Wetzikon und zur Anbindung an das Industrie- und Einkaufsgebiet zwischen Wetzikon und Hinwil vorzulegen. Obwohl Linke und Grüne gegen diese Autobahn sind, machten sie munter mit und verlangten alle erdenklichen Wünsche und Vorschriften betreffend UVP und Linienführung, bis die Erstellungskosten von ungefähr 500 Millionen auf eine Milliarde Franken angestiegen waren. Barbara Marty Kälin möchte zwar keine Autobahn, aber eine zweispurige Umfahrungsstrasse, obwohl ihre Aussage im Bus das Gegenteil aussagte. «Wir brauchen keine zusätzlichen Strassen.» Barbara Marty Kälin, Ihnen ist wahrscheinlich entgangen, dass, wenn der Kanton Zürich eine zweispurige Strasse baut, er diese selber zahlt und allein für die Unterhaltskosten aufkommt. Wenn wir aber diese Autobahn nach geltendem Kostenverteiler bauen würden, würde der Bund 80 Prozent übernehmen und der Kanton Zürich 20 Prozent. Nach geplanter neuer Kostenverteilung würde der Bund sogar 100 Prozent übernehmen. Es wäre eine Todsünde, wenn man diese Verbindung zwischen Uster und dem Kanton St. Gallen, also diese zehn Kilometer, nicht schliessen würde. Sie ist eine wichtige Nord-Süd-Verbindung und sie würde auch die Stadt Zürich stark entlasten.

Unterstützen Sie deshalb die Überweisung der Vorlage 3926a und das dringliche Postulat an den Regierungsrat.

Ratspräsident Thomas Dähler: Ich habe jetzt noch drei Referenten und möchte die Abstimmung über Eintreten und Überweisen noch vor der Pause durchführen.

Martin Bäumle (Grüne, Dübendorf): Wetzikon hat ein Autoverkehrsproblem. Das haben aber fast alle Gemeinden und Städte. Und je mehr Strassen gebaut werden, desto mehr Verkehr gibt es und desto grösser werden die Probleme. Die Oberlandautobahn löst das Wetzikoner Problem nicht. Es schafft eine Schleuse, eine neue Transitachse. Die Entlastung für Wetzikon wird marginal sein, der programmierte

Mehrverkehr wird das mehr als wegfressen. Fehler wurden aber bereits in der Vergangenheit begangen. Man löst lokale Probleme nicht mit Autobahnumfahrungen, welche wiederum mehr Verkehr anziehen. Die Umfahrung Uster, die gebaut worden ist, hat die Schleuse Uster geöffnet, welche Wetzikon belastet, und die Umfahrung Schmerikon wird die Schleuse Schmerikon öffnen, welche ebenfalls das Oberland belasten wird. Welche Folge hat aber nun diese so genannte Schleusenöffnung? Es wird nämlich die Wetzikoner Schleuse geöffnet. Das Brüttseller Kreuz ist heute schon am Anschlag. Mit der Oberlandautobahn wird es an jener Stelle zum Verkehrskollaps kommen. Die Räume Wangen, Dietlikon, Dübendorf, Volketswil und auch Wallisellen werden durch Lokalverkehr und Ausweichverkehr massiv mehr belastet, was dazu führen wird, dass man da nach einer neuen Autobahn schreien wird. Aber vielleicht kann man diese ja in die neue Südanflugschneise bauen, denn da wird ja dann sowieso nicht mehr gewohnt werden können. Massive Folgen wird das aber auch weiterhin auf die A1 haben. Die A1 wird weiter überlastet werden, der Gubrist wird zusätzlich belastet werden, das Weininger Kreuz wird kollabieren und letztlich wird dann die vierte Baregg-Röhre gebaut werden müssen, um überhaupt diesen Unsinn weiter betreiben zu können.

Zu den Finanzen. Es soll also eine Milliarde Franken ausgegeben werden für zehn Kilometer Autobahn. Dies ist ökologischer und ökonomischer Unsinn. Ein Kilometerpreis von 100 Millionen Franken ist absurd. Zum Vergleich: Für rund 1,5 Milliarden Franken erhalten wir einen Durchgangsbahnhof, den Hub Zürich, den wir brauchen und der der ganzen Wirtschaftsregion Zürich dient. Für rund 500 Millionen Franken erhalten wir die Glattalbahn, die Erschliessung einer ganzen Zentrumsregion, die gemäss Richtplan auf den öffentlichen Verkehr ausgerichtet werden soll. Aber auf der anderen Seite soll die dritte Teilergänzung, die im Oberland etwas mehr Kapazität für den öffentlichen Verkehr gebracht hätte, zurückgestellt werden, damit man diesen Unsinn bauen kann. Im Übrigen haben wir im Jahr 1995 über die Verkehrsabgaben mit einer Zweckbindung gerade für diese Oberlandautobahn abgestimmt. Das Volk hat die Vorlage massiv verworfen und damit auch ein klares Verdikt gegen diese Strasse gelegt.

Zum Landschaftsschutz. Eine unnötige Nationalstrasse, eine falsche Schleuse und das Ganze, ein Landschaftsschutzgebiet, zu belasten, ist nicht haltbar, denn die Moorlandschaft braucht Schutz. Sie ist unwie-

derbringlich. Hingegen Strassen sind zerstörerisch und sind nicht mehr wegzubringen.

Das ganze Vorgehen ist aber auch undemokratisch. Die Angst der Mehrheit vor einer Volksabstimmung – ich bezeichne es schon fast als Feigheit – führt zu diesem Winkelzug. Ehrlich wäre es, auf die Vorlage einzutreten, eine Ja- und Neinausmarchung zu machen und das Volk zu befragen. Aber dieser Trick der Kommissionsmehrheit, mit diesem Antrag das Ganze am Volk vorbeizuschmuggeln, zu hoffen, dass der Bund das in seinen Sachplan aufnimmt und damit eine Milliarde Franken auszulösen, ohne eine Volksabstimmung, ohne eine Abstimmung im Kanton Zürich, die aber im Kanton Zürich immer noch 200 Millionen kostet, ist mehr als undemokratisch.

Ich mache noch einen Bezug zum Luftverkehr. Die grosse Mehrheit will wohl immer billig und viel fliegen. Alle wollten den Zwei-Milliarden-Ausbau, den wir damals bekämpft haben. Alle wollten die Privatisierung. Aber die Folgen will niemand tragen. Und es sind die selben Gemeindepräsidenten und Gemeindepolitiker, welche damals mit wehenden Fahnen für diesen Ausbaukredit gestimmt haben, für die Privatisierung, die sich heute mit Zähnen und Klauen gegen Süd-anflüge wehren und meinen, sie würden mit ihrem Sich-Wehren ein Problem lösen. Ich habe gedacht, es sei ein gewisser Lerneffekt eingetreten. Man hätte aus dieser Schlussfolgerung – Flugverkehr, billig fliegen, bauen, Lärm haben – etwas gelernt. Aber wenn ich die heutige Debatte von den gleichen Leuten verfolge, so haben diese offensichtlich die Lernfähigkeit einer Amöbe.

Ich komme zum Schluss. Diese Vorlage ist verkehrspolitisch falsch. Sie stammt aus den Fünfziger Jahren, das wurde sogar von Bruno Grossmann gesagt. Sie ist ökologisch falsch, sie ist finanzpolitisch falsch und sie ist undemokratisch. Deshalb treten wir gar nicht auf die Vorlage ein.

Thomas Hardegger (SP, Rümlang): Stellen Sie sich vor, ein Patient kommt zum Arzt wegen chronischer Verstopfung zum Beispiel. Der Arzt verschreibt ihm eine hoch dosierte Medikamententherapie. Die Neben- und Folgewirkungen werden ihm noch mehr Leiden bringen, sicher keine Heilung. Und Sie fragen sich, wieso schickt ihn der Arzt nicht zur Ernährungsberatung? Genau so versucht die Vorlage mit Symptombekämpfung, einer hoch dosierten Symptombekämpfung,

nach einer Lösung. Die Lösung wird aber nur Verkehrszuwachs bringen und die Belastung der jetzt schon leidenden Gemeinden wird noch grösser werden. Diese Vorlage löst in den Oberländer Gemeinden zusätzliches Bevölkerungswachstum aus. Der Ziel- und Quellverkehr, heute schon fast 80 Prozent, wird noch zunehmen. Wir werden dann aber noch dazu den Nord-Süd-Schwerverkehr durchs Aathal donnern hören. Und die regionalen Busse werden nach wie vor durch die verstopften Strassen behindert bleiben. Es fehlt ein Siedlungsentwicklungskonzept für das Zentrumsgebiet Wetzikon/Hinwil und die umliegenden Gemeinden, das keinen zusätzlichen motorisierten Individualverkehr generiert, so dass eine Entlastungsidee auch wirken könnte.

Zusätzliche Belastung werden aber die Glatttalstadt und Zürich-Nord erfahren. Man baut einen Cityzubringer in ein Gebiet, das jetzt schon verkehrsmässig hoffnungslos überlastet ist, das keine weitere Luftbelastung erträgt. Und Sie werden kaum erwarten, dass die Bevölkerung dieser Gebiete noch weitere Einfallsachsen akzeptiert. Bei allen neuen Entwicklungsgebieten, sei es Zürich-Nord, sei es das Oberhauserriet oder Leutschenbach, wird zuerst die Verkehrsentwicklung gelöst – so gelöst, dass möglichst wenig zusätzliche Belastung durch den Individualverkehr entsteht. Nur bei diesem Projekt wird zuerst die Strassenkapazität erhöht im Wissen, dass die zu entlastenden Strassen sich sehr schnell wieder füllen werden.

Um nochmals ein medizinisches Beispiel zu bringen: Der Arzt rät einem Patienten zu einer Bypass-Operation und sagt ihm gleichzeitig, er könne dann ruhig weiter rauchen. Man ist versucht, bei dieser Vorlage zu glauben, die Überlastung des Strassensystems werde willentlich provoziert, damit weitere Strassen in Zürich-Nord, im Limmattal, im Unterland und um Winterthur erzwungen werden können. Ich bitte Sie, treten Sie ein, damit der Minderheitsantrag Unterstützung findet, und überweisen Sie das dringliche Postulat nicht. Sie können damit ein Signal setzen – ein Signal, das die Zeit, die sowieso für die nächsten Planungsschritte gebraucht wird, sinnvoller genutzt werden kann, nämlich für ein Projekt, das die Siedlungsräume nachhaltig entlastet. Dies kann dann in Zusammenarbeit mit den betroffenen Gemeinden entwickelt werden. Treten Sie ein, damit der Minderheitsantrag eine Mehrheit findet.

Jörg Kündig (FDP, Gossau): Ich darf den Abschluss machen. Ich bin Gemeindepräsident von Gossau und wurde durch das Votum von Esther Guyer, die von den weinerlichen Wetzikonern gesprochen hat, sozusagen herausgefordert. Das Zürcher Oberland besteht nicht nur aus Wetzikon, es gibt auch schöne Gemeinden wie Gossau. Und ich muss Ihnen sagen, die ganze Zürcher Oberländer Bevölkerung ist im Moment einer Verkehrsbelastung ausgesetzt, die nicht mehr tragbar ist, die die Bevölkerung nicht mehr zu tragen gewillt ist. Die fehlende Kanalisierung des Verkehrs führt zu Schleichverkehr in den umliegenden Gemeinden, der im Zunehmen begriffen ist. Es ist leicht absehbar, dass, wenn die Strecke von Schmerikon her ebenfalls noch geöffnet wird, der Schleichverkehr noch zunehmen wird. Das heisst mit anderen Worten, die umliegenden Gemeinden leiden genauso darunter wie Wetzikon, um dies einmal festzuhalten.

Zur Aussage die gemacht wird man wolle einen Kredit am Volk vorbei schmuggeln – das ist ja momentan ein beliebtes Thema der Gegnerschaft: Es ist doch klar, dass der Bevölkerung gesagt werden soll, wie ein Kredit finanziert wird, bevor man ihn zur Genehmigung unterbreitet. Und bis wir so weit sind, werden wieder Monate verstreichen zu den zig Jahren, die verstrichen sind, bis wir endlich einmal so weit gekommen sind, dass wir über eine Kreditvorlage diskutieren können. Diese Zeit soll sinnvoll genutzt werden. Und deshalb gibt es nichts anderes, als das dringliche Postulat zu unterstützen und die planerischen Arbeiten weiter zu treiben. Wir stehen am Ende einer langen Periode, einer Periode, die insbesondere von der Gegnerschaft einer Problemlösung im Zürcher Oberland mit einer Verzögerungstaktik unvergleichlichen Ausmasses begleitet worden ist. Wir erleben heute quasi das Schlussbouquet oder einen Teil des Schlussbouquets in diesem Zusammenhang. Es ist endlich Zeit zu handeln. Diese Verzögerungstaktik, diese immerwährenden Aufschiebe müssen ein Ende haben. Deshalb sage ich Ihnen als Gemeindepräsident einer direkt betroffenen Gemeinde: Überweisen Sie das dringliche Postulat und stimmen Sie bei der regierungsrätlichen Vorlage der Mehrheit zu.

Gerhard Fischer (EVP, Bäretswil): Es ist also nicht so, dass ich noch der Vierte vor der Pause bin. Ich habe mich längst gemeldet. Aber, bescheiden wie ich bin, kann ich das gut akzeptieren, dass ich noch den Kontrapunkt setzen darf, obwohl ich ein grünes Herz habe. Damit darf ich zeigen, dass ich mich selber nicht vergewaltigen muss, wenn

ich für die Oberlandstrasse bin. Ich sage Ihnen damit, dass zwei Seelen in meiner Brust sind. Die Lückenschliessung im Oberland für Wetzikon ist ein Thema, an dem man als Oberländer nicht darum herum kommt, dazu Stellung zu nehmen. In dieser Frage möchte ich die eine Seite beleuchten. Es ist unbestritten, dass das Verkehrsproblem durch Wetzikon nicht verniedlicht und wegdiskutiert werden kann. Selbst die Gegner geben dies zu und haben unlängst in diesem Rat mit Einzelinitiativen, durch verschiedene Massnahmen eine Entlastung verlangt. Diese Massnahmen hätten auch nicht wenig gekostet. Und von den Initianten und Gegnern der Oberlandstrasse wurde wohlweislich verschwiegen, dass der vorgeschlagene Kurztunnel unter Unterwetzikon mit dem bescheidenen Resultat, das er gebracht hätte, sehr grosse Kosten ausgelöst und das Problem letztlich doch auch nicht gelöst hätte.

Die zweite Seele in meiner Brust, von der ich gesprochen habe, ist eben die Seele der Ökologie. Es ist unbestritten, dass die projektierte Strasse durch ein Gebiet mit attraktiven Schutzgebieten führt. Das Anliegen des Naturschutzes und die Erhaltung der Schutzgebiete waren für mich dann auch der Grund, warum ich in den Vorstand der «Pro Oberlandstrasse» eintrat, weil ich der Meinung bin, es sei besser, etwas, das nicht zu umgehen ist, positiv zu beeinflussen. Und an dieser Stelle möchte ich auch der Baudirektion und unserer Baudirektorin Dorothee Fierz gratulieren für das Projekt. Das darf hier auch gesagt werden, weil es wirklich die bestmögliche Rücksicht auf die Schutzgebiete nimmt. Zum Beispiel das Ambitzgriet, das grösste Schutzgebiet in dieser Region, das betroffen ist, wurde so weiträumig umfahren, dass man mit gutem Gewissen auch von der grünen Seite her sagen kann, es wird nicht mehr tangiert. Ich bin der Meinung, dass auch die zusätzliche Überdeckung von Wetzikon vor dem Anschluss Wetzikon-Ost, die verlangt wird, ernsthaft betrachtet werden und auch in diesem Projekt Platz haben soll, auch im Sinne einer Verbesserung vom Landschaftsschutz her.

Aus all diesen Gründen bin ich der Meinung, dass die Oberlandstrasse mit gutem Gewissen angegangen werden kann, dass man dem zustimmen kann. Es braucht sie. Und ich bin auch der Meinung, dass die Projektierung nun sofort weiter gemacht werden soll.

Ratspräsident Thomas Dähler: Das Wort hat Barbara Marty Kälin, Gossau, zum zweiten Mal. (Unruhe und Nein-Rufe im Ratsaal.)

Barbara Marty Kälin (SP, Gossau): Doch! Nur zwei kurze Korrekturen an Hans Heinrich Raths und an Luzius Rüegg. An Hans Heinrich Raths: Die Oberlandautobahn ist eben gerade nicht Teil eines Gesamtverkehrskonzeptes, weil ein Gesamtverkehrskonzept trotz klarem Auftrag dieses Parlamentes hier und trotz längst abgelaufener Frist des Bundesrates eben noch nicht existiert. Wenn wir eines hätten, dann könnten wir ja darüber reden und dann müssten wir nicht isoliert dieses einzelne Projekt vorziehen. Zum Zweiten: Ich will Ihnen Ihre Illusionen ja nicht nehmen, Herr Gemeindepräsident von Pfäffikon, aber wir haben in der Kommission die Zahlen erhalten. In Pfäffikon und in Gossau, Jörg Kündig, wird der Verkehr als Folge des Baus der Oberlandautobahn nicht ab- sondern zunehmen. Ich habe die Liste hier vor mir auf dem Tisch. Ich werde das nachher beim Minderheitsantrag noch detailliert begründen. Sie können sich das in der Pause anschauen, wenn Sie das mir allein nicht glauben. Es sind die Zahlen, gerechnet mit dem Verkehrsmodell, das der Kanton Zürich seit Jahren hat, und von einem unverdächtigen Ingenieurbüro in Zollikon.

Und eine letzte Bemerkung noch zu Luzius Rüegg: Der geltende Kostenverteiler dieser Autobahn ist derjenige, dass der Kanton Zürich das Ding zu 100 Prozent finanziert. Wäre es nämlich eine Nationalstrasse, wie Sie das vorhin gesagt haben, und eben nicht eine Kantonsstrasse, die der Kanton bisher bezahlt hat, die der Kanton auch in Zukunft wird bezahlen müssen, dann hätte weder dieses Parlament noch die Regierung noch das Volk überhaupt etwas dazu zu sagen. Wir können nur über diese Vorlage reden, weil es eben eine kantonale Vorlage ist. Ich erinnere Sie aber daran, dass diese 80-Prozent- oder gar 100-Prozent-Regelung, von der Sie träumen, ein gefährlicher oder unsicherer Traum ist, weil der Nationalrat am 18. März 2001 die Aufnahme der Oberlandautobahn in das Nationalstrassennetz des Bundes abgelehnt hat. Wenn er das erneut tut mit dem Sachplan Strasse, dann bleibt das eine kantonale Strasse, die wir zu 100 Prozent selber finanzieren werden.

Regierungsrätin Dorothee Fierz: Nach dieser intensiven Diskussion möchte ich vorerst einen wichtigen Punkt angehen: Mit der Überweisung des dringlichen Postulates erteilen Sie dem Regierungsrat nicht einen Auftrag, der illegal ist. Wir dürfen ein Ausführungsprojekt erarbeiten. Und ich kann Ihnen sagen, dass diese Investition in das Aus-

führungsprojekt eine Planung ist, die mit einem sehr kleinen Risiko behaftet ist, dass sie auf Halde geschieht. Denn wir sind in engem Kontakt mit dem Bund über die Planung und Bewertung der Lücken in unserem zürcherischen Strassensystem. Und ich kann Ihnen auch sagen, dass die Beurteilung des Handlungsbedarfs jetzt gerade mit der Oberlandautobahn vom Kanton Zürich gleich erfolgt wie vom Bund. Wenn wir diese Lücke schliessen, ist das aber nicht nur eine Massnahme im Interesse der Region des Zürcher Oberlands, auch nicht nur im Interesse des Kantons Zürich, sondern ganz zentral auch im Interesse der Schweiz, denn der Bundesrat und mit ihm das Bundesamt für Strassen hat einen Auftrag, nämlich die Lücken im Nationalstrassennetz zu schliessen. Und es ist so, Felix Müller, dass es eben hier nicht um eine Kapazitätserweiterung einer Autobahn geht, denn wir haben noch gar keine Autobahn. Aber auf beiden Seiten führen vier-spurige Strassenstücke die ganze Verkehrslawine heran, beim Betzholz und bei Uster. Und deshalb sagt auch der Bund: «Das ist eine Schwachstelle des Netzes und wir als Bund haben das Interesse, dass das Nationalstrassennetz der Schweiz geschlossen wird.» Deshalb bin ich überzeugt, dass auch dem generellen Projekt bereits zugestimmt wurde, aber auch dem Ausführungsprojekt zugestimmt wird und dieses Strassenstück Element des Sachplans Strasse wird. Damit, Barbara Marty Kälin, haben sich nun eben die Voraussetzungen im eidgenössischen Parlament auch markant geändert, indem das generelle Projekt vorliegt. Wir haben Antworten auf die wichtigen Fragen. Wie geht man um bei einem Eingriff in eine sensible Landschaft? Ich denke, diese Antworten konnten wir nun gegenüber der vorberatenden Kommission geben, gegenüber den verschiedenen Interessenverbänden und auch gegenüber dem Bund.

Wenn ich sage, wir haben sie auch gegenüber den Naturschutzverbänden gegeben, dann schliesse ich hier einen Dank an. Es ist relativ selten, dass im Rahmen der Erarbeitung eines generellen Projektes auch Naturschutzverbände mitarbeiten, und zwar in einer äusserst konstruktiven Art und Weise. Wir haben es gerade auch diesen Verbänden zu verdanken, dass wir heute eine umweltverträgliche Lösung für das Zürcher Oberland haben. Ich wäre die letzte Baudirektorin, die diesen Auftrag, hier mit höchster Rücksicht auf den Landschaftsraum zu bauen, negieren würde. Das sind wir der Natur schuldig und das sind wir den kommenden Generationen schuldig. Ich bin aber überzeugt, dass die Planer und mit ihnen die Verbände und das BUWAL

und die Baudirektion diesen Auftrag sehr ernst genommen haben. Und wenn wir eine Oberlandautobahn bauen, dann hat sie eben gerade wegen dieser Rücksichtnahme gegenüber Landschaft und Natur auch ihren Preis.

Wenn Sie nun das dringliche Postulat überweisen, dann tun Sie das nicht, um es der Regierung zu ermöglichen, die Kurve punkto Kreditkompetenz noch zu kriegen. Der Regierungsrat weiss ganz genau, wo er in eigener Kompetenz Planungsaufträge erteilen kann und wo nicht. Nämlich solange wir Entscheidungsgrundlagen für einen Kreditantrag an das Parlament erarbeiten müssen, sind wir nicht an die Kreditlimite der drei Millionen Franken gebunden. Mit der Erarbeitung des generellen Projektes haben wir aber diese Grenze erreicht. Deshalb ist es für den Regierungsrat eine Selbstverständlichkeit, dass in der Folge der Überweisung des dringlichen Postulates wir auch den entsprechenden Kreditantrag an den Kantonsrat stellen werden. Dieser Kreditantrag ist fertig, liegt bei mir auf dem Pult und wartet lediglich den heutigen Entscheid ab. Das heisst, als Baudirektion und mit mir die ganze Regierung sind wir gewillt, diesem Projekt die notwendige Priorität zu geben und alle Mittel einzusetzen und alle Register zu ziehen, so dass wir möglichst bald klare Entscheidungsgrundlagen haben. Wir haben eine Zielvorgabe: Baubeginn 2006 für die Oberlandautobahn. Wenn wir diesen Zeithorizont erreichen wollen, dann gibt es noch sehr viel zu tun. Ein Ausführungsprojekt zu erarbeiten mit der notwendigen Umweltverträglichkeitsprüfung, allenfalls auch der juristischen Bearbeitung verschiedener Einsprachen – das ist ja immer möglich –, braucht Zeit. Und wir sind gut beraten, wenn wir diese Zeit jetzt nicht einfach nutzlos verstreichen lassen, das heisst die Zeit, bis der Bund das Strassenstück im Sachplan Strasse aufgenommen hat. Wir sind gut beraten, wenn wir als Kanton Zürich jetzt die Zeit nutzen, um die Detailarbeit voranzutreiben. Wir erstellen keine Präjudizien, aber im Sinne eines kooperativen Verfahrens zwischen Bund und Kanton ist das die richtige Antwort auf eine sehr heikle Frage, die wir miteinander lösen.

Noch ein Wort zu Esther Guyer. Sie haben mit Recht festgestellt, dass diese Verkehrsproblematik im Zürcher Oberland schon vor dreissig Jahren vorhanden war. In Ihrer Lagebeurteilung haben Sie aber ein ganz wichtiges Element ausgeblendet, und zwar das Element, wie viel in den öffentlichen Verkehr im Zürcher Oberland investiert wurde in diesen dreissig Jahren, die Sie erwähnt haben. Wir haben eine S-

Bahn, wir haben eine S5 mit der grössten Auslastung und wir haben auch bereits die Antwort des Verkehrsverbunds, wie man mit dieser Überlastung der S5 umgehen will, nämlich mit einer Ergänzung, mit einer Investition mit dem klaren Ziel, die S5 im Viertelstundentakt auch bis ungefähr 2006 in Betrieb nehmen zu können. Das ist ein klarer Entscheid zu Gunsten des öffentlichen Verkehrs und es ist auch eine politische Antwort des Regierungsrates, dass er nicht nur auf den Strassenbau setzt, sondern ganz klar auch auf die Schiene, denn nur beide Elemente komplementär sind die Antworten auf das sehr hohe Verkehrsaufkommen im Kanton Zürich. Das eine tun, das andere nicht lassen, muss die Politik des Regierungsrates sein. Und ich hoffe sehr, dass mit der Überweisung des dringlichen Postulats diese Politik der Regierung vom Parlament auch getragen wird.

Ratspräsident Thomas Dähler: Zuerst stimmen wir über die Überweisung des dringlichen Postulats Hans-Heinrich Heusser ab.

Abstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 107 : 53 Stimmen, das Postulat dem Regierungsrat zur Berichterstattung zu überweisen.

Das Geschäft ist erledigt.

Abstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 149 : 14 Stimmen, auf die Vorlage 3926a einzutreten.

Ratspräsident Thomas Dähler: Ich unterbreche die Behandlung dieses Traktandums. Nach der Pause behandeln wir zunächst die Traktanden 6 und 7, bei denen die Bearbeitungsfrist heute abläuft. Anschliessend setzen wir die Beratungen zur Oberlandautobahn fort mit der Bereinigung der Rückweisung.

Die Beratungen zu den Traktanden 4 und 5 werden unterbrochen.

6. Erlass von Eingrenzungs- beziehungsweise Ausgrenzungsraysons gemäss Bundesgesetz im Kanton Zürich

Postulat Jörg Kündig (FDP, Gossau) und Franziska Frey-Wettstein (FDP, Zürich) vom 21. Oktober 2002

KR-Nr. 300/2002; Antrag auf Dringlichkeit

Das Postulat hat folgenden Wortlaut:

Der Regierungsrat wird gebeten zu prüfen, ob zur Bekämpfung des Drogenhandels gemäss den Bestimmungen des Bundesgesetzes über Zwangsmassnahmen im Ausländerrecht (ANAG) im Kanton Zürich, insbesondere in der Stadt Zürich oder anderen erkannten neuralgischen Punkten des Kantons, Eingrenzungs- beziehungsweise Ausgrenzungsraysons festgelegt werden sollten.

Begründung:

Die Polizeien von Kanton, Stadt Zürich sowie anderen Städten und Gemeinden im Kanton Zürich stehen zurzeit erneut einer deutlichen Zunahme des Drogenhandels gegenüber. Insbesondere sind es Asylbewerber aus Ländern Schwarzafrikas, aber auch aus den Südosteuropäischen Krisengebieten, welche sich im Drogen-Kleinhandel betätigen.

Die Polizei- und Justizkräfte sind insofern machtlos, als dass die wegen Drogenhandel überführten Asylbewerber mangels schärferer Gesetze wieder freigelassen werden müssen – und in der Folge wieder im Drogenhandel aktiv werden. Es handelt sich um eine eigentliche Sisyphusarbeit.

Abhilfe könnten die Bestimmungen des Bundesgesetzes über Zwangsmassnahmen im Ausländerrecht (ANAG) schaffen. Gegen straffällig gewordene Asylbewerber können Aufenthaltsverbote zum Beispiel in bestimmten Rayons einer Stadt oder Gemeinden erlassen werden. Nichteinhaltungen können direkt mit Gefängnis oder Haft sanktioniert werden.

Begründung der Dringlichkeit:

Die Situation im Drogenhandel ist akut und verschärft sich zusehends. Sie macht es erforderlich, dass umgehend Massnahmen getroffen werden. Eine Dringlichkeit ist deshalb gegeben.

Ratspräsident Thomas Dähler: Der Rat hat heute über die Dringlichkeit des Postulates zu entscheiden. Die Redezeit zur Dringlichkeit beträgt zehn Minuten.

Jörg Kündig (FDP, Gossau): Ich brauche die zehn Minuten Redezeit nicht, ich kann Sie beruhigen. Ich wäre aber dennoch dankbar, wenn Sie zuhören würden.

In der jüngsten Zeit sind verstärkt kriminelle Aktivitäten von Asylbewerberinnen und Asylbewerbern insbesondere im Drogenhandel festzustellen. Dabei ist nicht nur die Stadt Zürich betroffen, sondern auch in den Gemeinden des Kantons sind diese Entwicklungen feststellbar. Da kann man insbesondere auf die verschiedenen Medienberichte hinweisen, die in der Vergangenheit erstellt wurden. Mögliche Lösungsansätze sind dabei einerseits auf gesetzgeberischem Weg zu suchen. Andererseits geht es vor allem kurzfristig darum, den bereits bestehenden Möglichkeiten mit Nachdruck Achtung zu verschaffen, also so schnell wie möglich konkrete Massnahmen zu ergreifen. Das Problem ist jetzt akut und es soll jetzt wirksam bekämpft werden. Genau hier setzt das vorliegende Postulat an. Es verlangt die Prüfung einer solchen konkreten Massnahme. Ein Aufschub bis zur normalen Behandlungsdauer eines Postulates dient der Sache nicht. Es muss schnell gehandelt werden. Deshalb drängt sich die Dringlichkeit auf.

Ratspräsident Thomas Dähler: Ich habe mich vorhin versprochen. Es heisst natürlich zwei Minuten und nicht zehn Minuten. Ich danke Jörg Kündig, dass er diese zwei Minuten trotzdem eingehalten hat.

Bettina Volland (SP, Zürich): Die SP-Fraktion lehnt die Dringlichkeit ab. Erstens ist ein solches Rayonverbot kein Allheilmittel gegen den Drogenhandel. Vier Fünftel des Drogenhandels sind fest in der Hand von Dealern, die eine reguläre Aufenthaltsbewilligung besitzen und gegen sie können keine Rayonverbote ausgesprochen werden. Ein Rayonverbot ist also allenfalls ein Mittel für bestimmte, relativ wenige Fälle. Und zweitens fordert dieses Postulat etwas, das es bereits gibt. Schon heute steht im Bundesgesetz über Zwangsmassnahmen, im Ausländerrecht und im ANAG, dass Rayonverbote erteilt werden können. Die Möglichkeit ist also da und diese Massnahmen werden in

nächster Zukunft gemäss Medienberichten auch ergriffen werden. Deshalb ist dieses Postulat nicht dringlich zu erklären.

Blanca Ramer-Stäubli (CVP, Urdorf): Vorletztes Wochenende führten die CVP-Frauen Schweiz ihre Herbsttagung durch. Das Thema war die Asylpolitik unter der Leitung von Fachleuten aus dem Bundesamt für Flüchtlingswesen (BFF). Das Ergreifen von Zwangsmassnahmen, zum Beispiel Sperrzonen, war ein Hauptthema. Dieses Postulat ist wirklich dringlich, aber aus ganz anderen Gründen, als es die Postulanten sehen.

Erstens: Anderer Kantone schöpfen die Bestimmung über Zwangsmassnahmen im Ausländerrecht bereits aus oder sind daran, Massnahmen einzuleiten. Zieht der Kanton Zürich nicht sofort mit, ergibt sich für uns eine ganz prekäre Situation. Wir wären plötzlich eine attraktive Insel im Asylrecht, praktisch ein Freiraum.

Zweitens: Anstatt eine Asylinitiative, die verhindert, dass auch wirkliche Asyl Suchende, verfolgte Menschen in grosser Not überhaupt zu uns kommen könnten, zu unterstützen, befürworten wir strenge, harte Massnahmen zu unserem Schutz, aber auch zum Schutz der wirklichen Asylannten. Ich war selber am Vorbereiten eines solchen Vorstosses.

Die CVP wird diesen Vorstoss unterstützen und gerade wegen der vor uns liegenden Abstimmung auch die Dringlichkeit.

Daniel Vischer (Grüne, Zürich): Wir werden die Dringlichkeit nicht unterstützen. Wir werden dafür plädieren, dass das Asylproblem über ein Einwanderungsgesetz gelöst wird. Das hätte man sich schon vor zehn Jahren einfallen lassen können. Offenbar ist das nicht gefragt. Was das Postulat angeht, ist es gar nicht abgeklärt. Ich habe die Mitpostulantin gefragt, wie denn das im Detail ausgestaltet werden kann und soll. Ich habe keine Antwort erhalten. Ich bin nämlich gar nicht sicher, dass das Postulat, so wie es eingereicht wird, durchgeführt werden kann. Nach welchen Kriterien soll denn das Rayonverbot erlassen werden? Alle mit schwarzer Hautfarbe dürfen nicht mehr in den Kreis 4? So einfach wird es eben nicht gehen. Das heisst, ich zweifle an der Durchführbarkeit, geschweige denn an der Europäischen Menschenrechtskonvention (EMRK)-Konformität des Postulates, so wie es die Postulantin und der Postulant wünschen. Im Übrigen

wäre so ein Vorgehen schon dringlich; ich gehöre zu jenen, die meinen, das Problem sei nicht da, im Gegenteil. Rückblickend muss man sagen: Wenn man fünf Jahre mit einer Problemlösung wartet, weitet es sich aus. Problemlösungen kurzfristig sind meist besser als Endlosdiskurse über mögliche oder nicht mögliche Lösungen. Ich bin aber erstaunt, dass diese Ratlosigkeit sich ausbreitet. Wenn ich so in den Journallen lese, fällt mir auf, dass weder auf Kantons- noch auf Stadtseite irgendwelche Handlungsansätze da sind. Oder vielleicht bin ich der einzige, der nicht gemerkt hat, dass sie schon lange zu wirken kommen. Dann hätten wir aber das Problem nicht. Aber ich vertraue natürlich einmal mehr Regierungsrätin Rita Fuhrer, dass sie das Problem im Griff hat, und nehme an, dass die SVP dieses Postulat nicht unterstützt. Sonst wäre es ja eine tödliche Kritik an ihrer Regierungsrätin.

Kurt Schreiber (EVP, Wädenswil): Es ist eine Tatsache, dass sich die Bevölkerung je länger desto unsicherer fühlt im Zusammenhang mit diesem ganzen Problemkreis. Und es ist auch eine Tatsache, dass langsam, aber sicher je länger desto mehr Wut hochkommt. Und hier gilt es doch Grenzen zu setzen, bevor hier überbortet wird. Aus diesem Grund müssen alle Massnahmen in Erwägung gezogen werden, um eben hier durchzugreifen, gerade dann, wenn immer und immer wieder die gleichen Leute von der Polizei verhaftet werden, freigelassen werden müssen und wieder verhaftet werden. So kann es ja wirklich nicht weitergehen. Und deshalb wird die grosse Mehrheit der EVP-Fraktion dieses Postulat unterstützen und auch die Dringlichkeit, weil wir der Ansicht sind, dass sofort etwas zu geschehen hat.

Alfred Heer (SVP, Zürich): Die SVP unterstützt die Dringlichkeit nicht. Nachdem Franziska Frey-Wettstein vor fünf Wochen anlässlich des dringlichen SVP-Postulates gesagt hat, dass die Drogenszene nicht so schlimm sei, sind wir heute wenigstens erfreut darüber, dass Sie nun noch eingesehen haben, dass die Situation im Drogenhandel akut ist. Der Grund, weshalb wir die Dringlichkeit nicht unterstützen, liegt darin, dass die Kantonspolizei Zürich die gesetzlichen Bestimmungen des ANAG bereits ausschöpft. Sie hat bereits über 1200 Ausgrenzungen respektive Eingrenzungen verfügt. Und es ist nicht so, dass die Kantonspolizei Zürich untätig wäre. Die Kantonspolizei Zürich ist sogar so sehr tätig, dass sich andere Kantone darüber be-

klagen, dass so viele Ausgrenzungen aus dem Kanton Zürich verfügt werden. Man muss aber auch einsehen, dass diese Ausgrenzungsmassnahmen natürlich keine längerfristige Lösung sein können. Wenn jemand in der Stadt Zürich nicht mehr Drogen handeln kann, dann geht er eben nach Wetzikon oder nach Uster oder nach Rüti. Und wenn er im Kanton Zürich nicht mehr kann, dann geht er vielleicht nach Aarau oder nach Olten und fährt dort mit seinem Deal weiter. Darum wäre eigentlich die einzige Lösung – und das erwarten wir eigentlich von der FDP –, dass sie unsere Asylinitiative unterstützen würden, welche das Grundübel wirklich an der Wurzel packt. Wir unterstützen daher die Dringlichkeit nicht, wie bereits erwähnt. Die Kantonspolizei ist aktiv und wir hätten von der FDP erwartet, dass sie statt hier Schaumschlägerei zu veranstalten, vielleicht vorgängig mit der Kantonspolizei Kontakt aufgenommen hätte, um zu überprüfen, ob diese bereits tätig wurde oder nicht. Das haben Sie offensichtlich nicht getan und eine billige Profilierungsübung veranstaltet.

Thomas Müller (EVP, Stäfa): In der Form, wie dieses Postulat eingereicht wurde, ist es nicht dringlich, weil nämlich bereits eine Prüfung des Textes hier vorgenommen werden kann, ohne die Regierung zu bemühen. Das, was Sie fordern, dass ein pauschaler Rayon ausgesprochen werden soll, findet im ANAG, im bemühten Gesetz, gar keine Grundlage. Das ist das eine.

Andererseits ist es sehr bedenklich, wenn Sie mit dieser pauschalen Festlegung eine ganze Volksgruppe einmal mehr stigmatisieren wollen. Unnötig deshalb, weil eine einzelne Ein- oder Ausgrenzung – das hat Alfred Heer gesagt – jeder subalterne Beamte des Migrationsamtes aussprechen kann; dafür braucht es keinen Beschluss weder des Kantonsrates noch der Regierung. Gegen eine solche Ein- oder Ausgrenzung einer einzelnen Person ist auch nichts einzuwenden. Das hat man damals beschlossen, das kann man machen. Aber ganze Gruppierungen einfach so pauschal ausgrenzen zu wollen, halte ich für in höchstem Masse bedenklich und bitte Sie deshalb, dieses Postulat nicht zu unterstützen.

Franziska Frey-Wettstein (FDP, Zürich): Nur zwei Anmerkungen. Es ist nicht so, dass auf der eidgenössischen Gesetzesgrundlage diese Dinge nicht möglich wären. Sie sind möglich. Und die rechtlichen

Abklärungen, Daniel Vischer, hat die Stadt bereits vorgenommen. Diese sind vorhanden. Und es ist möglich, das zu machen. Das Zweite, Alfred Heer: Wir haben das letzte Mal bei Ihrem Vorstoss nicht gesagt, dass wir in der Stadt Zürich kein Problem haben. Wir haben gesagt, dass mit einem solch generellen Postulat, wie Sie es vorgeschlagen haben, keine wirklichen Ziele erreicht werden können. Ich habe gesagt, dass es nicht möglich ist einfach zu sagen man soll endlich die Drogenszene räumen. Da muss ich Ihnen sagen, diese Vorstellung hatten Sie ja schon über all die Jahre immer wieder postuliert und es ging darum, konkrete Massnahmen vorzuschlagen. Und diese konkreten Massnahmen haben in anderen Städten der Schweiz bereits gegriffen. Und ich denke, es wäre ein Versuch wert, dies eben auch hier in Zürich auszuprobieren. Ich bitte Sie deshalb, das Postulat dringlich zu erklären.

Ratspräsident Thomas Dähler: Gemäss Paragraf 24a, Kantonsratsgesetz, kann ein Postulat dringlich erklärt werden, wenn 60 anwesende Mitglieder einen entsprechenden Antrag unterstützen.

Abstimmung

Der Antrag auf Dringlicherklärung wird von 36 Ratsmitgliedern unterstützt. Damit ist das Quorum von 60 Stimmen nicht erreicht. Der Vorstoss wird als gewöhnliches Postulat auf die Traktandenliste gesetzt.

Das Geschäft ist erledigt.

7. Mehr Sicherheit und Einnahmensicherung bei den Verkehrsmitteln des ZVV

Dringliches Postulat Kurt Schreiber (EVP, Wädenswil) und Hans Peter Frei (SVP, Embrach) vom 2. September 2002

KR-Nr. 249/2002, RRB-Nr. 1544/2. Oktober 2002 (Stellungnahme)

Das Postulat hat folgenden Wortlaut:

Der Regierungsrat wird eingeladen, in Zusammenarbeit mit dem ZVV und den Transportunternehmungen sofort mit geeigneten Massnahmen für mehr Sicherheit in den S-Bahn-Zügen zu sorgen, dem Schwarzfahren und dem Vandalismus effizient zu begegnen.

Begründung:

Seit einiger Zeit lässt sich feststellen, dass S-Bahn-Züge vermehrt Tummelplatz von Kriminellen jeder Art werden, mit dem Resultat, dass sich die Passagiere nicht mehr sicher fühlen, was dem guten Ruf der S-Bahn je länger desto weniger zuträglich ist. In letzter Zeit haben sich derartige Zwischenfälle gehäuft, was die SBB dazu bewogen hat, in einer einzigen S-Bahn-Komposition im ganzen Kanton während eines bestimmten Zeitraums einen bewachten Treffpunkt-Wagen einzuführen. Diese Einzelmassnahme ist als solches positiv zu werten, hingegen in Bezug auf die Gesamtwirkung im ganzen S-Bahn-Netz kritisch zu hinterfragen, denn als solches deckt sie nicht einmal 5% des Abendangebotes im S-Bahn-Bereich ab. Ebenso ist positiv zu werten, dass der ZVV auf mittlere Sicht hin die Sicherheit verbessern will, trotzdem müssen unverzüglich griffige Gegenmassnahmen getroffen werden.

Das Schwarzfahren wurde bisher insbesondere durch die SBB bagatellisiert; offensichtlich sind sie an einer Einnahmensicherung im S-

Bahn-Bereich nicht interessiert, weil sie entsprechende Kontrollen selber finanzieren müssen, was die erhaltene Gesamtvergütung für ihre Dienstleistung reduzieren würde. Deshalb finden die Kontrollen nur sporadisch und meistens zu verkehrsschwachen Zeiten statt. Diesen Umstand haben sich potenzielle Schwarzfahrer schon lange gemerkt und profitieren davon. Genauere Abklärungen haben aber ergeben, dass dieser Wert durchschnittlich 5% und mehr und nicht nur ein bis zwei Prozent ausmacht, wie bisher behauptet. Allein auf diese Weise gehen den SBB, dem ZVV und damit indirekt dem kantonal-zürcherischen Steuerzahler Einnahmen in zweistelliger Millionenhöhe verloren. Dazu kommen noch die Schäden und Umtriebe, die als Folge von Vandalismus entstehen, was neben den entgangenen Einnahmen noch zusätzliche Ausgaben in der Grössenordnung von über 10 Millionen Franken auslöst und das Defizit in unnötiger Art und Weise vergrössert. In diesem Zusammenhang ist festzuhalten, dass es Privatbahnen gibt, welche beispielsweise die Zugbegleitung abends wieder eingeführt haben mit dem Resultat, dass die erwähnten Schäden beträchtlich zurückgingen.

Auf Grund dieser Erfahrungen stellt sich die Frage nach einem Umdenken in der Zugbegleitung, denn die erzielten Einsparungen wegen des Wegfalls von ordentlichem Begleitpersonal werden durch andere Kosten kompensiert. Dazu kommt die Rufverschlechterung des öffentlichen Verkehrsmittels, der sich nicht in Zahlen ausdrücken lässt, aber ebenso zu Verlusten beiträgt.

Der Kantonsrat hat das Postulat am 9. September 2002 dringlich erklärt.

Die Stellungnahme des *Regierungsrates* lautet auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion wie folgt:

Die ständige Begleitung der S-Bahnen durch Zugassistentinnen und Zugassistenten wurde 1994 durch die Bahnpolizei ersetzt. Diesem neuen Dienst der SBB AG wurde das Ziel gesetzt, die Sicherheitslage durch eine bedarfsorientierte Patrouillentätigkeit in Zügen und auf Bahnhöfen bei geringerem Mitteleinsatz zu verbessern. Marktforschungen haben gezeigt, dass in den Folgejahren das Sicherheitsgefühl der Passagiere vor allem in den Nachtstunden leicht verbessert werden konnte. Im selben Zeitraum wurde die Ausbildung, Einsatzplanung und -steuerung der Bahnpolizei laufend verfeinert. Seit dem

Jahr 2000 durchlaufen die Bahnpolizisten ihre Ausbildung an der Polizeischule in Neuenburg. Die Ausbildung umfasst ein Praktikum bei der Stadtpolizei Zürich sowie ein bahnspezifisches Modul. Das Ausbildungsniveau entspricht demjenigen von Gemeindepolizistinnen und -polizisten, wobei die Bahnpolizisten keine Schusswaffen tragen. Seit Frühjahr 2001 wird die Bahnpolizei von der Firma Securitrans, einer Tochtergesellschaft von SBB und Securitas, geführt, was zu einer weiteren Professionalisierung des Personals geführt hat.

2001 hat der Zürcher Verkehrsverbund (ZVV) bei der S-Bahn Bahnpolizei-Patrouillen im Gegenwert von 6,3 Mio. Franken bestellt. Die Einsätze der Patrouillen finden während der gesamten Betriebszeit statt. Nach den Vorstellungen des ZVV soll die Bahnpolizei künftig insbesondere nachts noch stärker und noch gezielter eingesetzt werden. Bei den ab Fahrplanwechsel Mitte Dezember 2002 verkehrenden Nacht-S-Bahnen werden von Beginn weg Zugbegleiter-Doppelteams eingesetzt, die durch Doppelpatrouillen der Bahnpolizei unterstützt werden. Die Zugbegleitung auf dem Nachtnetz dient in erster Linie der Billett- und Zuschlagskontrolle, zudem soll sie den Fahrgästen zusätzliche Sicherheit vermitteln.

Um das Sicherheitsgefühl der Fahrgäste weiter zu verbessern wurde Anfang 2002 eine verbundübergreifende Arbeitsgruppe eingesetzt, die mehrere Massnahmen zur Verbesserung der Sicherheit erarbeitet. Erste Ergebnisse sind anfangs 2003 zu erwarten. Zur Diskussion stehen Massnahmen wie die Erhöhung der personellen Präsenz mittels zusätzlicher Patrouillen oder zusätzlichem Betriebspersonal sowie der Einsatz technischer Mittel wie Videoüberwachung. Bereits im Juni 2002 hat der ZVV die SBB beauftragt, Möglichkeiten, Chancen, Risiken und Kosten einer ständigen Begleitung der S-Bahnen ab 21 Uhr durch Doppelpatrouillen zu untersuchen.

Als Reaktion auf einen Vorfall im Juli 2002 haben die SBB und der ZVV innert Wochenfrist einen Pilotversuch mit einem überwachten Treffpunktwagen gestartet und mit einer Marktforschungsstudie begleitet. Damit wurde den Fahrgästen mit einem deutlichen Zeichen gezeigt, dass die Sicherheit im öffentlichen Verkehr ein wichtiges Anliegen ist. Der Treffpunktwagen wird vorderhand weiter eingesetzt, und die systematische Auswertung der Erfahrungen dient der optimalen Bestimmung der darauf aufbauenden Massnahmen.

Das subjektive Sicherheitsempfinden der Fahrgäste wird auch durch die Sauberkeit in der S-Bahn und auf den Bahnhöfen beeinflusst.

Nachdem sich die Sauberkeit als Folge des Aufkommens der Gratiszeitungen sichtbar verschlechtert hatte, haben die SBB zusätzliche Reinigungstouren und Zwischenreinigungen eingeführt. Ausserdem erheben die SBB schon seit geraumer Zeit mit Hilfe von Testpersonen, inwieweit die Sauberkeit in den Bahnhöfen den vorgegebenen Standards entspricht. Neu wird seit Sommer 2002 auch die Sauberkeit der Züge mit Testpersonen ermittelt und ausgewertet.

Über das Fahren ohne gültigen Fahrausweis («Schwarzfahren») wird im ZVV eine Statistik geführt. Genaue Zahlen zur Schwarzfahrerquote können aber daraus nicht abgeleitet werden, weil die Schwerpunktkontrollen grundsätzlich nicht in diese Statistik einfliessen. Unter Berücksichtigung der Schwerpunktkontrollen liegt die Schwarzfahrerquote schätzungsweise bei 2,5 bis 3%, wobei zwischen der S-Bahn und den übrigen Verkehrsunternehmen keine grössere Abweichung festzustellen ist.

Zurzeit setzen sich drei Arbeitsgruppen mit dem Thema Schwarzfahren und Einnahmensicherung auseinander. Eine vom ZVV ins Leben gerufene Arbeitsgruppe erarbeitet ein neues Konzept zur Senkung der Schwarzfahrerquote und zur Einnahmensicherung für das gesamte Verbundgebiet. Parallel dazu arbeitet eine von den SBB angeregte Arbeitsgruppe an einem schweizweiten Konzept zur Senkung der Schwarzfahrerquote und zur Einnahmensicherung für die SBB. Die dritte Arbeitsgruppe steht unter der Führung des Bundesamtes für Flüchtlinge (BFF) und entwirft Empfehlungen, mit denen das Fahren ohne gültigen Fahrausweis unter Asyl Suchenden vermindert werden kann, so dass die Betriebe des öffentlichen Verkehrs weniger Einnahmenverluste erleiden und der Administrationsaufwand so klein wie möglich gehalten wird. Damit Synergieeffekte ausgeschöpft werden können, sind Mitarbeitende der SBB und des ZVV in allen Arbeitsgruppen vertreten.

Hinsichtlich der durch Vandalismus verursachten Schäden verfügt der ZVV noch über keine genauen Zahlen, da die Angaben bisher nicht oder nicht einheitlich erfasst wurden. Es ist jedoch geplant, in Zukunft die Erfassung von Vandalismusschäden für das gesamte Verbundgebiet zu standardisieren, wodurch einerseits eine genaue Übersicht über die durch den Vandalismus verursachten Kosten erstellt und andererseits die Wirksamkeit künftiger Massnahmen zur Vermeidung des Vandalismus überprüft werden können. Die Massnahmen, die der ZVV zur Erhöhung der Sicherheit verwirklicht bzw. evaluiert

(z.B. Videoüberwachung, Begleitung), dienen gleichzeitig auch der Verminderung von Vandalismusschäden.

Mit Beschluss vom 21. August 2002 betreffend Grundsätze über die mittel- und langfristige Entwicklung von Angebot und Tarif im öffentlichen Personenverkehr hat der Regierungsrat dem Kantonsrat beantragt, dass in den Bereichen Sicherheit, Sauberkeit und Vandalismus wirksame Massnahmen ergriffen werden (Vorlage 3997). Diese Themen werden im ZVV und bei der SBB mit hoher Priorität bearbeitet. Wo immer möglich wird sofort reagiert, wie die Beispiele der Reinigungspatrouillen, der Schwerpunktkontrollen oder der Treffpunktswagen zeigen. Daneben richtet sich aber das Augenmerk sehr stark auch auf proaktive Massnahmen zur Verbesserung der Sicherheit, wie beispielsweise der Einführung der begleiteten Nacht-S-Bahnen.

Die sofortige Umsetzung wirkungsvoller Massnahmen stösst indessen an praktische und rechtliche Grenzen und auch eine rasche Umsetzung bedingt eine klare Abschätzung allfälliger Risiken. So besteht kurzfristig keine Möglichkeit, die S-Bahn flächendeckend zu begleiten, weil das notwendige Personal mit der entsprechenden Qualifikation und Ausbildung zuerst rekrutiert werden müsste. Zudem ist unter dem Aspekt Wirkung sorgfältig abzuklären, inwieweit allenfalls die Bahnpolizei zu verstärken oder eine Zugbegleitung wieder einzuführen bzw. auszubauen wäre. Im Bereich der Videoüberwachung stellen sich datenschutzrechtliche Fragen, ebenso bei der Datenerfassung und beim Datenaustausch im Bereich des Schwarzfahrens. Im Zusammenhang mit der optimalen Mischung von Massnahmen sind sämtliche Fragen zwar möglichst rasch, aber wegen der möglichen hohen Kosten auch mit der notwendigen Sorgfalt zu prüfen.

Die Arbeiten an einer erfolgversprechenden Mischung aus präventiven, repressiven, proaktiven und reaktiven Massnahmen sind eingeleitet und erste Ergebnisse sind anfangs 2003 zu erwarten. Soweit sich dabei weitere sofort umsetzbare Massnahmen als sinnvoll herausstellen, werden sie so rasch wie möglich eingeführt. Gestützt auf die zu erwartenden ersten Ergebnisse werden auch Aussagen über Kosten und Finanzierung möglich sein.

Der Regierungsrat ist bereit, das dringliche Postulat im Sinne der Erwägungen entgegenzunehmen.

Ratspräsident Thomas Dähler: Der Rat hat das Postulat am 9. September 2002 für dringlich erklärt. Gemäss Paragraph 24, Kantonsratsgesetz, haben wir heute über Überweisung oder Ablehnung zu entscheiden. Der Regierungsrat ist bereit, das dringliche Postulat entgegenzunehmen.

Kurt Schreiber (EVP, Wädenswil): Ich kann es vorwegnehmen, dass ich von der Postulatsbeantwortung teilweise befriedigt bin und die Anstrengungen der Regierung und des ZVV auch anerkenne, hier Massnahmen zu treffen. Trotzdem erlaube ich mir, in sechs Punkten auf Probleme hinzuweisen, welche unbedingt auch behandelt gehören.

Erstens: Die Einnahmensicherung ist Aufgabe der Transportunternehmungen und nicht des Bestellers. Ich habe erfahren, dass jeder Schwarzfahrer voll zu Lasten der SBB geht. Das heisst, alle Einnahmen, die damit erzielt werden, gehen in die Kasse der SBB. Und ich wundere mich deshalb, dass die SBB dieses «Potenzial» nicht vermehrt ausnutzen. Es ist auch schwer verständlich, dass der ZVV Bahnpolizeipatrouillen einkaufen muss. Die Züge werden von den SBB betrieben. Die SBB erhalten die Einnahmen. Also sollen sie doch bitte schön auch für Ordnung sorgen. Somit entsteht trotz dieser Feststellung der Eindruck, dass sich insbesondere die SBB bei den S-Bahn- und Regionalzügen aus der Verantwortung stehlen wollen. Genau wie bei den Schnellzügen haben sie nämlich dafür zu sorgen, dass auch bei Regionalzügen die Einnahmen gesichert werden. Und eine Pauschalabgeltung ist kein Freipass zur Reduktion der Dienstleistungen.

Zweitens: Die Reisenden sollten als Gäste und nicht als potenzielle Kriminelle behandelt werden. Genau wie im Schnellzug, im Intercity, und im Eurocity soll es auch in einer S-Bahn-Komposition möglich sein, ein Billett zu kaufen oder einen Klassenwechsel zu lösen. Die vermehrten Umtriebe sind im Rahmen einer Entschädigung einzufordern, wie dies bereits in den Schnellzügen geschieht. Damit lässt sich die Schwarzfahrerquote entscheidend eingrenzen und Emotionen, verbunden mit Aggressionen, lassen sich vermeiden. Ich gehe auch davon aus, dass ein grosser Teil der als Schwarzfahrer erwischten Passagiere eigentlich keine Schwarzfahrerinnen oder Schwarzfahrer sind, weil sie beispielsweise das Billett vergessen haben. Bei anderen aber oder bei renitenten Leuten soll durchgegriffen werden, und zwar

durch Polizeiorgane, welche durch das Begleitpersonal alarmiert werden und innert kürzester Zeit verfügbar sein müssen. Ganz klar ist es einem einzelnen Kondukteur unmöglich, eine renitente Passagierbande zu bändigen. Hier müssen Fachkräfte her, die auch durchgreifen können.

Dritter Punkt: Weg mit juristischen und datenschutzrechtlichen Spitzfindigkeiten! Schwarzfahrende haben ein Vergehen begangen, welches zu ahnden ist, und zwar ohne Wenn und Aber. Ich sehe nicht ein, welche rechtlichen und datenschutzrechtlichen Massnahmen zu treffen sind, damit diese Damen und Herren Schwarzfahrer geschützt werden. Das käme ja wirklich schön heraus. Und hier muss ich einfach sagen – und das geht an die Adresse der Damen und Herren Datenschützer: Bitte bedenken Sie, dass es darum geht, die normalen Bürger zu schützen. Und es geht auf keinen Fall darum, dass Kriminelle geschützt werden. Hie und da hat man hier tatsächlich den gegenteiligen Eindruck.

Viertens: Es soll aussagekräftiges Datenmaterial beschafft werden. Gerade im Zusammenhang mit diesem Postulat ist verschiedentlich versucht worden, genauere Auskünfte zu erhalten. Weder Journalisten noch andere haben diese Angaben bekommen und an die vom Regierungsrat angeführte Quote von 3 Prozent Schwarzfahrenden glaube ich ganz einfach nicht, weil ich auf der einen Seite weiss, dass Grosskontrollen im Welschland ergeben haben, dass mehr als 16 Prozent eben dies ausnützen. Und heute Morgen war in der Zeitung «20 Minuten» zu lesen, dass ein Drittel der Passagiere offensichtlich in unseren Regionen schwarz fährt. Es wäre schon langsam angenehm, wenn man sich hier auf verlässliche Zahlen abstützen könnte. Nur, wie wollen Sie verlässliche Zahlen beschaffen, wenn eben diese Kontrollen nur sporadisch und sehr selten durchgeführt werden? Dann läuft es halt eben darauf hinaus, dass Zahlen genannt werden, wie wir es in der Postulatsantwort lesen – Zahlen in der Grössenordnung von 3 Prozent.

Der fünfte Punkt: Es geht doch darum, positive Beispiele zu imitieren. Und bei den positiven Beispielen möchte ich zwei Privatbahnen erwähnen, nämlich die Südostbahn und die Bern–Lötschberg–Simplon-Bahn; die Südostbahn in der Region St. Gallen und die Bern–Lötschberg–Simplon-Bahn in der Region Bern. Diese begleiten bereits wieder die Regionalzüge insbesondere zu den Abendstunden, mit dem Resultat, dass eben genau das Schwarzfahren zurückgegangen ist

und der Vandalismus ebenfalls abgenommen hat. Mir hat der Direktor der Südostbahn wörtlich erklärt, das Problem des Vandalismus, so wie man es bei der S-Bahn in Zürich kenne, das hätten sie nicht.

Schliesslich noch der letzte Punkt, der sechste: Kritiker sollten als Partner und nicht als Querulanten behandelt werden. Und hier richtet sich meine Kritik nicht an die Regierung und nicht an den ZVV, sondern sie richtet sich an die Generaldirektion der SBB. Die Generaldirektion der SBB sollte wirklich endlich einmal aufhören, die Einwände der Leute, die sich mit dieser Frage befasst haben, in den Wind zu schlagen. Und ich kann Ihnen sagen, es hat hier Leute dabei, welche sich sehr eingehend damit befasst haben und auch ausländische Beispiele und eben diese inländischen Beispiele zitieren können und dargelegt haben, dass man entscheidend Geld sparen könnte, wenn wieder eine vernünftige Zugbegleitung eingeführt würde. Es ist ein Problem und dieses Problem gehört gelöst.

So ist es auch im Zusammenhang mit diesem Postulat. Der Regierungsrat ist bereit, sich der Problemlösung mit den ihm zur Verfügung stehenden Mitteln anzunehmen. Ich wünsche mir, dass er meine Erwägungen, die ich vorhin genannt habe, auch bei den Verhandlungen mit den SBB einbezieht, damit man wirklich wieder dahin kommt, wo man gerne sein möchte, dass nämlich das Fahren mit Zug und Bus zu jeder Zeit eine Freude und nicht irgendwie eine Last ist.

Ich möchte Sie also bitten, das Postulat zu überweisen und vielleicht meine Erwägungen hier auch noch zur Kenntnis zu nehmen und zu berücksichtigen.

Laurenz Styger (SVP, Zürich): Ich spreche in Vertretung des Postulanten Hans Peter Frei. Es ist ein grosses Anliegen der SVP, dass durch Sicherheitsmassnahmen dem Vandalismus und den Schwarzfahrern auf den S-Bahn-Zügen Einhalt geboten wird. Obwohl die S-Bahn generell als sicher gilt, kann es nicht angehen, dass Bahnkunden aus Angst besonders nachts die S-Bahn meiden und auf andere Verkehrsträger ausweichen. Was die Kosten anbelangt, sind wir aber ganz klar der Meinung, dass dies kostenneutral geschehen muss, werden doch durch diese Massnahmen, daher durch die Verhinderung von Schwarzfahrten mehr Einnahmen generiert und durch Verhinderung von Vandalismus Minderkosten für den ZVV entstehen, besonders wenn man bedenkt, dass gegen 3 bis 5 Prozent Schwarzfahrer

das Budget belasten sollen und Vandalismus jährlich zweistellige Millionenbeträge ausmachen soll. Die S-Bahn darf nicht zum Tummelplatz von Schmarotzern und Vandalen werden. Die SVP ist für Überweisung dieses Postulates.

Marcel Burllet (SP, Regensdorf): Vertrauen ist gut, Kontrolle ist aber besser. Das sagt uns der Volksmund. Die Postulanten scheinen mir zu sagen: Mehr Sicherheit in der S-Bahn ist zwar gut, aber Einnahmekontrolle, Ticketkontrolle zur Einnahmensicherung wäre noch besser. Sicherheit, Sie alle kennen das in der S-Bahn – herumliegender Abfall, verschmutzte Sitze, zerkratzte Scheiben – das ist der Alltag. Wer einen Schnellzug auf der genau gleichen Strecke benutzt, merkt ganz schnell, dort ist eine ganz andere Zugatmosphäre – eine angenehme. Offenbar und offensichtlich schaffen durch einen oder mehrere Kondukteure begleitete Züge Sicherheit, Vertrauen unter den Passagieren und auch mehr soziale Kontrolle.

Seit acht Jahren verkehren nun die S-Bahn-Züge im Kanton Zürich ohne ständige Zugassistentinnen und -assistenten. Mit Bahnpolizeipatrouillen wollten die SBB damals sparen. Der Regierungsrat spricht zwar in seiner Antwort davon, dass mit Patrouillen bei Bedarf durch die Bahnpolizei das Sicherheitsgefühl leicht verbessert worden sei. Das ist nur die eine Hälfte der Wahrheit. Sie können es nachlesen in diesem Papier «Strategiepapier des ZVV von 2005 bis 2008». Fakt ist, dass ein Siebentel der Fahrgäste tagsüber und 20 Prozent der Passagiere sich abends ab 20 Uhr unsicher fühlen. Das schlechteste Rating kriegt die Bewertung übrigens bei der Frage, ob genügend Personen in der S-Bahn sind, die Sicherheit ausstrahlen, mit nur 47 von 100 möglichen Punkten. Das ist ein ganz eindeutiger Hinweis aus der Bevölkerung, der Wunsch nach begleiteten Zügen. Interessant wäre zu erfahren – das ist auch ein Wunsch an die Regierung –, wie sicher sich heute die Passagiere fühlen. Das Rating war nämlich vor zwei Jahren.

All die verschiedenen Vorfälle in der S-Bahn, Sie kennen das: Entwenden, bedrohen, ausrauben bis zur sexuellen Belästigung einer jungen Frau in der S-Bahn. Eigentlich hätten die Verantwortlichen des ZVV früher handeln müssen. Der Pilotversuch in einem überwachten Treffpunktwagen in der S-Bahn ist klar zu begrüssen. Doch er ist nur der berühmte Tropfen auf dem heissen Stein. Und auch die Antwort, die angekündigten Doppelpatrouillen ab Fahrplanwechsel

im Dezember 2002 reichen nicht aus, um den Passagieren Sicherheit zu geben.

Ich komme zum Punkt 2, zur Einnahmensicherung. Eigene Beobachtungen und Reaktionen aus der Bevölkerung scheinen zu beweisen, dass die Stichkontrollen der Fahrausweise in der Zürcher S-Bahn in der letzten Zeit massiv abgenommen haben. Es gibt welche, die sich einen Sport daraus machen, ständig ohne einen gültigen Fahrausweis unterwegs zu sein. Trotzdem konnten in den Jahren 2000 und 2001 die Einnahmen aus den Fahrausweisverkäufen um durchschnittlich 3,5 Prozent, also um 13,5 Millionen Franken, gesteigert werden. Es kann deshalb vermutet werden, dass dies der Anteil der Schwarzfahrer ist. Ich mache noch eine Schlussrechnung, eine Milchmädchenrechnung... *(Die Redezeit ist abgelaufen.)*

Peter Stirnemann (SP, Zürich): Zugszwang beziehungsweise Zugbegleitungszwang – es ist doch selbstverständlich, dass der Regierungsrat beziehungsweise der ZVV das dringliche Postulat von Kurt Schreiber entgegennehmen will beziehungsweise muss. Die prekäre Situation in Sachen Zugbegleitung, besser gesagt Fahrgastbetreuung, zwingt dazu. Sich dagegen zu sträuben, beziehungsweise das nicht Entgegennehmen wäre inakzeptabel und total unverständlich. Wie der ZVV die Sache jedoch in die Hand nehmen will, ist zögerlich. Und das erstaunt eigentlich. Obwohl Zugbegleitung, persönliche Sicherheit in den Zügen seit 1990, seit Anbeginn des ZVV also, ein Dauerthema ist, obwohl bereits die ehemalige Verkehrskommission eine qualifizierte und vollständige Zugbegleitung immer wieder verlangt hat. Leider umsonst. Die traditionelle Zugbegleitung, die bewährten Kondukteure wurden wegrationalisiert; Kondukteure, die dann eben nicht nur Kontrolleure, sondern auch Informateure waren, die die Reisenden aufklärten, wie sie, wenn es nötig war, ihre Reise gestalten – über Anschlüsse et cetera. Diese Kondukteure wurden durch sporadisch auftretende securitasähnliche Patrouillen ersetzt – aus so genannten Effizienzsteigerungsgründen, wie es hiess – mit dem Resultat von Qualitätsverlust. Die Folgen: Etliche Angriffe auf Fahrgäste in unbegleiteten Zügen, Vandalismus, Verschmutzung – Sie kennen das alles – waren eben dann hinzunehmen, werden aber selbstverständlich nicht akzeptiert. Denn wie reagierten die Reisenden auf diese falsch verstandenen Rationalisierungen? Der ZVV weiss das seit sechs Jahren. Die Studie von 1996 über die Zufriedenheit der Fahrgäste zeigt,

dass die persönliche Sicherheit an viertletzter Stelle von zwanzig Qualitätsaspekten des öffentlichen Verkehrs rangiert. Und eine zweite Studie von 1998 brachte an den Tag, dass die S-Bahn in Sachen subjektives Sicherheitsempfinden an letzter Stelle aller Verkehrsbetriebe im ZVV steht. Demnach liegt es auf der Hand, dass tatsächlich etwas geschehen muss. Und trotz dieser weit zurückliegenden Kenntnisse geschieht erst jetzt ernsthaft etwas oder soll etwas passieren, und zwar, wie im Bericht zu lesen war, vorerst einmal nicht auf dem ganzen S-Bahn-Gebiet, sondern erst einmal einfach stichprobenartig. Bei den SBB wurden nun offensichtlich Patrouilleure bestellt und zwar erst im Jahr 2001, im Gegenwert von 6,3 Millionen Franken. Wir wissen, das ist zu wenig. Wir brauchen mindestens 13 Millionen Franken, um eine qualifizierte durchgehende Zugbegleitung wenigstens in den Randstunden am Abend finanzieren zu können. Wir werden selbstverständlich, wenn die Gelegenheit dazu gegeben sein wird, in Kürze, entsprechende Forderungen aufstellen und vorerst einmal dieses dringliche Postulat auch mitunterstützen im Sinne von Hilfsmassnahmen, die aber selbstverständlich sehr schnell ergänzt werden müssen.

Ulrich Isler (FDP, Seuzach): Als regelmässiger Benutzer des ZVV störe ich mich ebenfalls an den mutwilligen Beschädigungen von Sitzbänken, Fensterscheiben und anderen Wagenbestandteilen. Vor allem aber das Belästigen der Passagiere und das Schwarzfahren sind Signale, die uns beunruhigen müssen. Dieser unverständliche Vandalismus, aber auch das Verلودern des Anstandes lösen Emotionen aus und erfordern wirkungsvolle Massnahmen. Es erstaunt zum Beispiel in der Antwort des Regierungsrates, dass aus datenschutzrechtlichen Gründen das Einrichten von Videoanlagen nicht möglich sein soll. Wenn Sie einkaufen gehen, werden Sie in jedem Warenhaus selbstverständlich von der Videokamera erfasst und begleitet, und wenn Sie allenfalls eine Selbstbedienungstankstelle benutzen, dann werden Sie auch auf Video aufgezeichnet. Im Zusammenhang mit dem Schwarzfahren sind konzentrierte Aktionen zur Senkung der Schwarzfahrerquoten und zur Einnahmensicherung angezeigt. Offenbar sind Massnahmen im präventiven, provokativen, repressiven und reaktiven Bereich eingeleitet. Daraus resultierende Ergebnisse müssten aus Sicht der FDP sofort umgesetzt werden. Die FDP-Fraktion unterstützt deshalb die Dringlichkeit dieses Postulates.

Thomas Weibel (Grüne, Horgen): Es ist wiederholt darauf hingewiesen worden, dass die Abschaffung der Zugbegleitung die Wurzel des Grundübels darstellt, das wir heute besprechen. Ich erinnere daran, dass wir Grünen die Abschaffung der Zugbegleitung immer bekämpft haben, leider erfolglos. Sparen war wichtiger. Nun, die prophezeiten Auswirkungen sind eingetreten. Die Sparübung zeitigt tatsächlich Wirkung. Die Sicherheit ist, wie es detailliert beschrieben worden ist, subjektiv und auch objektiv nicht mehr auf dem gewünschten Stand. Nicht zuletzt deshalb ist die Benutzung des öffentlichen Verkehrs und speziell der S-Bahn nachts zu wenig attraktiv. Hier besteht unbestritten Handlungsbedarf. Wirkungsvolle Massnahmen sind aber bekanntlich mit Kosten verbunden. Und als wirkungsvolle Massnahme erachten wir nach wie vor die Zugbegleitung. Wir hoffen, dass dies nun erkannt ist und werden die Überweisung sicher unterstützen.

Sabine Ziegler (SP, Zürich): Die SP-Fraktion unterstützt die Überweisung des dringlichen Postulats. Öffentlicher Verkehr soll eben das sein, was es heisst: öffentlich und zugänglich – zugänglich in Bezug auf Sicherheit. Es darf nicht sein, dass Frauen, ältere Leute oder auch behinderte Personen, die am stärksten betroffen sind vom Thema Sicherheits- oder Unsicherheitsgefühl, ausgeschlossen sind von der Benutzung des öffentlichen Verkehrs, der doch ökologisch und auch ökonomisch das sinnvollste Verkehrsmittel ist im Kanton Zürich. Es ist so, dass viele Frauen oder ältere Personen sich gerne abends fortbewegen, gerne sozial integriert sind, gerne in den Ausgang gehen. Und es darf nicht sein, dass sie mit der Benutzung des öffentlichen Verkehrssystem einem Sicherheitsrisiko ausgesetzt sind. Deshalb sagen wir ganz klar Ja zu einer Überweisung. Es ist auch ein Ziel der mittelfristigen Planung des ZVV, dass die Kundenzufriedenheit, die heute nur bei den wenigen 73 Punkten steht, auf 77 Punkte erhöht wird. Diese Kundenzufriedenheit zu erhöhen ist ganz klar eng gekoppelt mit dem Sicherheitsempfinden. Wenn wir die Leute im öffentlichen Verkehr haben und erhalten können, dann sind auch die Probleme der Einnahmen, der Einnahmensicherung gelöst. Deshalb plädiere ich wirklich für Überweisung. Bitte überweisen Sie das Postulat. Mit Dringlichkeit wollen wir die nötigen finanziellen Mittel schaffen, damit wir wieder eine Zugbegleitung haben.

Willy Germann (CVP, Winterthur): Wir unterstützen dieses Postulat selbstverständlich. Es zeigt sich ja deutlich – alle Parteien wollen die Sicherheit in der S-Bahn verbessern. Auch der Regierungsrat hat das in seiner Antwort ja deutlich zum Ausdruck gebracht. Ich glaube, dieses Thema «Sicherheit in der S-Bahn» wird ein wichtiges Thema sein, wenn wir die Grundsätze nächstens behandeln. Ich möchte es vorwegnehmen, wahrscheinlich wird daraus resultieren, dass nicht eine Einzelmassnahme genügt, sondern eben ein Massnahmenpaket. Der Glaube, allein mit der Wiedereinführung der Zugbegleitung könne man das Problem lösen, wird sich als Illusion erweisen. Thomas Weibel hat gesagt, die Abschaffung der Zugbegleitung sei die Wurzel des Grundübels. Nur, was nützen Zugbegleiter, wenn sie selber Angst haben, durch die Züge zu gehen. Das war die Realität, bevor das neue Sicherheitskonzept mit Patrouillen eingeführt wurde. Die Sicherheit wurde dadurch – ja, das müssen wir festhalten – objektiv verbessert. Dieses Konzept genügt nun nicht mehr. Das haben wir ja jetzt deutlich aus mehreren Voten gehört. Als kurzfristige Massnahme wird es unter anderem nötig sein, die Sozialkontrolle zu verbessern. Vandalismus und Gewalt finden eher in schlecht belegten Zügen statt. Warum also nicht mehr Wagen schliessen? Ich weiss, das ist ein betriebliches Problem. Und vor allem wird sich als ganz wichtiger Teil erweisen, dass Videoüberwachung ermöglicht wird. Auch da muss natürlich der Bund die rechtlichen Grundlagen dazu schaffen. Auf jeden Fall kann ich Kurt Schreiber unterstützen. Die SBB müssen in dieser Sache mehr in die Pflicht genommen werden. Die gemeinsamen Arbeitsgruppen geben aber Anlass zu einem gewissen Optimismus.

Regierungsrat Ruedi Jeker: Jeder und jede von uns hat eine eigene Wahrnehmung der Umwelt und deshalb ist das Sicherheitsgefühl auch individuell. Und wenn ich so in den Saal hinein höre, habe ich den Eindruck, dass unser öffentlicher Verkehr schlechter sei als sein Ruf. Ich muss das in aller Deutlichkeit sagen, wir fangen nicht bei Null an. Selbstverständlich hat die Regierung das allergrösste Interesse – wie Sie alle auch –, dass wir die Sicherheit noch verbessern können. Wir haben Ihnen am 21. August 2002 im Zusammenhang mit den Grundsätzen über die mittel- und langfristige Entwicklung von Angebot und Tarif im öffentlichen Verkehr beantragt, in den Bereichen Sicherheit, Sauberkeit und Vandalismus wirksame Massnahmen zu ergreifen. Ich kann Sie versichern, dass beim ZVV und bei den SBB mit

hoher Priorität daran gearbeitet wird, dass aber diese Massnahmen – das haben Sie in Ihren Voten auch zum Ausdruck gebracht – nicht einseitig sein können und dass wir mit einem guten Mix all dieser Vorschläge, die Sie auch eingebracht haben, die Sicherheitsempfindungen und die notwendigen Massnahmen verbessern können. Aber es sind damit auch grosse Kosten verbunden. Das heisst für uns, dass wir mit der notwendigen Sorgfalt, aber auch mit dem notwendigen Tempo diese Arbeiten in Angriff genommen haben und weiterhin vertiefen werden, so dass Sie damit rechnen können – wir werden Sie anfangs Dezember 2002 informieren –, dass die ersten Massnahmen schon eingeläutet werden und dass man dann Schritt für Schritt schaut, wo man für sein finanzielles Engagement den bestmöglichen Sicherheitseffekt bekommt.

Nun vielleicht noch zwei, drei Worte zu einzelnen Voten. Kurt Schreiber, zu Ihrem Punkt 1 muss ich Ihnen sagen, dass die Einnahmensicherung bei den SBB nicht der ZVV und damit die Steuerzahler zahlen, sondern dass aus dem Finanzierungssystem zwischen SBB und ZVV es so eingerichtet ist, dass die Schwarzfahrer auf der S-Bahn zu Lasten der SBB und nicht zu Lasten des ZVV gehen. Also auch hier haben die SBB, rein aus dem Kostendruck heraus, das grösstmögliche Interesse, dass es damit besser wird.

Nun zu Ihren Zahlen. Das Datenmaterial ist auch nicht so schlecht, wie Sie glauben machen möchten. Wir haben auch mit Stichproben, die selbstverständlich auch statistisch abgesichert sind, von Januar bis September 2002 die Schwarzfahrerquote erhoben. Sie beträgt – immer eine statistische Zahl – 3,58 Prozent, wenn Sie es so genau haben wollen. Und wenn wir hier davon ausgehen, dass ein Drittel «zahlen-de Schwarzfahrer» sind, dann stimmt eben die Angabe, die wir gemacht haben. Wir schätzen 2,5 bis 3 Prozent. Das ist realistisch. Das ist in unserer Einschätzung auch entsprechend dokumentiert. Ich muss sagen, wenn man mit anderen Zahlen politisch hausiert, ist das nicht ganz zulässig. Sie können nicht Rückschlüsse aus Erhebungen des Welschlandes auf unser S-Bahnnetz einfach tel quel übertragen.

Noch ein Wort zum Vandalismus. Die Schäden werden zwischen 3 und 4 Millionen Franken beziffert. Darin enthalten sind Graffiti und die Schmierereien in geschätzter Höhe von 700'000 bis 800'000 Franken. Ich muss sagen, leider passieren diese «Aussenbemalungen» nicht während den Betriebszeiten. Hier können wir auch mit einer Begleitung der Züge keine Verbesserung erreichen.

Aus all diesen Überlegungen heraus gehen wir mit Volldampf weiterhin an die Verbesserung der Sicherheit, an die Verbesserung der Rückläufe mit geringen Schwarzfahrerquoten. Darin ist eingeschlossen, dass wir eben schrittweise vorgehen, damit wir die ganze Angelegenheit auch finanziell in den Griff bekommen können. Griffige Massnahmen sind wie gesagt als Sofortmassnahmen schon im Dezember 2002 zu erwarten. Anfangs 2003 sollen sie Schritt für Schritt nach diesem Mix ausgebaut werden. Wir sprechen von zweistelligen Millionenbeträgen. Aber dies ist eben auch gerechtfertigt, um dem Sicherheitsproblem beikommen zu können. Die Regierung ist bereit, dieses dringende Postulat eben auch dringlich für die Arbeit entgegen zu nehmen.

Kurt Schreiber (EVP, Wädenswil): Regierungsrat Ruedi Jeker hat mich mit seiner Aussage betreffend Prozentsätze nun doch ein bisschen aus der Reserve gelockt. Sie werden das sicher verstehen. Ich hätte ihm diese 3,58 Prozent noch abgekauft, wenn heute Morgen nicht in einer Zeitung gestanden hätte, dass fast jeder Dritte ohne Billett unterwegs ist. Wenn wir jetzt also davon ausgehen, dann wäre das ja ein Drittel. Dass diese Zahl übertrieben ist, ist mir auch klar. Nehmen wir die Hälfte davon, dann haben wir das Welschland. Ich muss halt trotzdem sagen: Diese 3,58 Prozent – ich will sie gerne glauben – , aber ich habe einfach den Eindruck, dass diese Zahl möglicherweise nicht stimmen kann, weil eben die Kontrollen nicht so häufig sind, wie sie sein sollten. Wie auch immer, ich will mich jetzt nicht auf eine Zahlenstreiterei einlassen. Wichtig ist für mich, dass Massnahmen getroffen werden, dass man sich im Zug wieder richtig fühlt.

Abstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit offensichtlicher Mehrheit, das dringliche Postulat dem Regierungsrat zur Berichterstattung zu überweisen.

Das Geschäft ist erledigt.

Die Beratungen der Traktanden 4 und 5 werden wieder aufgenommen.

Detailberatung

Titel und Ingress, I. und II.

Keine Bemerkungen; genehmigt.

Minderheitsantrag Barbara Marty Kälin (in Vertretung von Peter Stirnemann), Thomas Hardegger, Ueli Keller, Ruedi Lais und Felix Müller:

Die Vorlage wird an den Regierungsrat zurückgewiesen mit dem Auftrag, eine landschaftsschonende, zweispurige und finanziell verkraftbare Variante zur Entlastung der Siedlungsgebiete, zur Umfahrung von Wetzikon und zur Anbindung an das Industrie- und Einkaufsgebiet zwischen Hinwil und Wetzikon vorzulegen. Die entsprechende Richtplanänderung ist gleichzeitig an die Hand zu nehmen.

Barbara Marty Kälin (SP, Gossau): Wir haben nicht den Antrag auf Nichteintreten unterstützt, weil wir die Verkehrsprobleme um Wetzikon lösen möchten. Wir unterstützen auch nicht den Rückweisungsantrag der KPB, weil wir nicht auf den Sanktnimmerleinstag warten möchten, sondern wir möchten vom Regierungsrat eine Vorlage, die Rücksicht nimmt auf die Menschen, auf die Landschaft, auf das Naturschutzgebiet und die Erholungsgebiete, aber auch auf die Entwicklung der letzten zwanzig Jahre und die finanziellen Möglichkeiten.

Gebaut wurde der erste Teil der Oberlandautobahn in den letzten 30 Jahren in einzelnen Etappen jeweils als Ortsumfahrungen zur Entlastung der Dorfkerne deklariert, wobei die damaligen Autobahngegner, die monierten, da würde unter dem Deckmantel «Umfahrungen» sukzessive eine internationale Transitachse durchs Oberland erstellt, Spott und Häme ernteten. Inzwischen ist die Transitachse die einzige Legitimation für das letzte noch fehlende Stück, die Umfahrung Wetzikon.

Seit der Festlegung der Linienführung der Oberlandautobahn im Richtplan 1995 hat das Zürcher Oberland einen dramatischen Entwicklungsschub hinter sich. Zwischen Wetzikon und Hinwil ist innert

kürzester Zeit auf der grünen Wiese ein eigentliches Einkaufs-Eldorado entstanden, das bereits mehrere Tausend Quadratmeter Einkaufsfläche mit Grosszentren, Gartenzentren, Baumärkten, Restaurants und Tankstellen bis zum Erotikmarkt umfasst, heute über rund 800 Parkplätze verfügt und sich rasant vergrössert. Gemäss Umweltbericht des Zürcher Regierungsrates löst ein Parkplatz bei einem Einkaufszentrum täglich vierzehn Zu- und Wegfahrten von je zehn Kilometern Länge aus. An Samstagen gar einundzwanzig Fahrten, an Sonntagen vermutlich noch mehr. Das sind 47'320 zusätzliche Kilometer pro Parkplatz und Jahr und 30 Kilogramm Stickstoffoxid pro Jahr – so viel, wie die Heizung eines Einfamilienhauses in zehn Jahren. Diese gewaltige Menge, knapp 40 Millionen gefahrene Kilometer und 24 Tonnen Stickstoffoxid pro Jahr werden auch nach dem Bau der Umfahrung Wetzikon auf dem lokalen Strassennetz und damit in den Dörfern bleiben, weil das vorliegende Projekt Oberlandautobahn die raumplanerische Fehlentwicklung ignoriert und das Einkaufsgebiet nicht erschliesst. Die Regierung schreibt in ihren Unterlagen zur Vorlage – ich zitiere und ich bitte Sie zuzuhören: «Allerdings bleibt als Folge der Anschlüsse und der allgemeinen Verkehrszunahme der Verkehrsdruck auf das Strassennetz innerhalb des Siedlungsgebietes von Wetzikon gleich oder wird noch verstärkt und systembedingt wird sich auf den Zubringerstrassen zur Oberlandstrasse mehr Verkehr einstellen und im Einflussgebiet die Kilometerleistung ansteigen (zusätzliche Attraktivitätssteigerung für den Strassenverkehr). Dadurch werden die Luftschadstofffrachten beim heutigen Stand der Technik ansteigen.»

Die Kommission hat dazu konkrete Zahlen erhalten, gerechnet mit dem Verkehrsmodell des Kantons Zürich. Danach sollen bei insgesamt zehn untersuchten Strassenabschnitten der Region nur deren vier eine Entlastung erfahren. Das ist die Achse durchs Aathal, die historisch gewachsene Verkehrsachse, wo kaum jemand wohnt, die Verbindung Wetzikon–Hinwil, an der KEZO und dem Industrie- und dem Einkaufsgebiet vorbei, wo auch kaum jemand wohnt und die Forchstrasse, die bestehende Autostrasse nach Zürich, wo ebenfalls niemand wohnt. Neu und massiv zusätzlich belastet als Folge des Autobahnbaus wird dafür das Siedlungsgebiet Wetzikon und speziell die Usterstrasse, eine verkehrsberuhigte Wohnstrasse in Wetzikon. Die Pfäffiker – ich habe es bereits gesagt –, die sich eine Entlastung erhoffen, erhalten ebenfalls mehr Verkehr und die Stadtpräsidentin von

Uster sagt, sie warte dringend auf die Oberlandautobahn. Diese aber ist um Uster bereits vierspurig fertiggestellt und seit Jahren in Betrieb, offenbar ohne die Stadt Uster tatsächlich zu entlasten. Das kann ja kaum der Sinn einer Ortsumfahrung sein. Dass der Verkehr als Folge des Baus der Oberlandautobahn insbesondere im Siedlungsgebiet zunehmen wird, steht in den Unterlagen zu der Vorlage des Regierungsrates. Er hat diese These aber auch bereits vor zehn Jahren in seiner Erfolgskontrolle Luftprogramm bestätigt, wo er schrieb, dass die überproportional grosse Verkehrszunahme auf den Autobahnen im Wesentlichen durch die Schliessung von Lücken im zürcherischen Nationalstrassennetz zu erklären sei.

Im Zürcher Oberland stehen sich zwei grundsätzlich verschiedene Haltungen gegenüber, das haben Sie auch heute gemerkt. Es geht um die Frage «Autobahn bauen oder Siedlungen entlasten». Die Autobahnbauer träumen seit dreissig Jahren von einer eigenen kantonalen Autobahn und wollen unbeirrt vierspurig, in Tunnels gar sechsspurig durchs Zürcher Oberland, links und rechts mit einer Leitplanke versehen. Die anderen suchen nach Lösungen. Sie anerkennen, dass die Gemeinde Wetzikon zwar ein Verkehrsproblem hat, dies aber lokal lösen muss und mittlerweile auch dazu bereit ist. Wetzikon hat zwischen 50 und 80 Prozent kommunalen Ziel- und Quellverkehr. Von den heute werktäglichen 24'000 Fahrzeugen sind tatsächliche Transitarfahrten im Promillebereich, während der regionale Verkehr etwa 30 Prozent ausmacht. Mit der stürmischen Entwicklung der umliegenden Gemeinden Gossau, Hinwil und Bäretswil wird der hausgemachte Verkehr in der Region zwar weiter zunehmen, nicht aber der Transitverkehr. Auch wieder gemäss Verkehrsmodell – das ist also nicht auf meinem Mist gewachsen – beträgt der tägliche Durchschnittsverkehr im Jahr 2010 mit Oberlandautobahn in der Annahme, dass die dann gebaut werde – das nur nebenbei – ab Uster bis Betzholz 34'000 Fahrzeuge, wovon knapp die Hälfte den Anschluss Wetzikon-West benützt. Das bedeutet, dass dieser Verkehr mitten durch Wetzikon kommt und geht und etwas weniger als die Hälfte die Strecke Uster bis Betzholz befährt. Das bedeutet, und das ist das Entscheidende, dass das heutige Verkehrsaufkommen in Unterwetzikon von einer Grössenordnung von 24'000 Fahrzeugen nach einer Investition von mehr als einer Milliarde Franken auf 18'000 Fahrzeuge reduziert wird. Kein privater Betrieb würde sich ein derart lausiges Kosten-Nutzen-Verhältnis leisten können.

Wetzikon kann einen Grossteil seiner Verkehrsprobleme mit praktisch kostenlosen administrativen und wenigen gezielten Gestaltungseingriffen oder baulichen Massnahmen zur Verbesserung der ÖV-Anbindung lösen. Der Zürcher Verkehrsverbund – das haben Sie auch bereits gehört heute Morgen – beabsichtigt in seinen Grundsätzen und Strategien in den nächsten sechs Jahren grössere Investitionen in den öffentlichen Verkehr.

Im Oberland hängen zurzeit überall Plakate mit dem Slogan «Lückenschliessung Ja und jetzt». Ehrlicherweise müsste auf diesen Plakaten stehen «Oberlandautobahn jetzt nicht, vielleicht irgendwann». Selbst wenn der Bund diese Strasse in den Sachplan Strasse aufnimmt, ist mit einem Baubeginn in etwa zwanzig Jahren zu rechnen. Bis dahin lassen Sie den Bus im Stau stecken und die Pendler, bestandene Männer mit Aktenmappen und Krawatten, aus dem Zug rennen. Bis dahin überlassen wir es den Gemeinden, mit flankierenden Massnahmen den Schleichverkehr in den Griff zu bekommen. Bis dahin lehnen Sie mit Ihrer Verelendungstaktik wohl auch weiterhin jede Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in Wetzikon ab und erteilen jedem neuen Grosscenter die Baubewilligung. Und Sie wollen gleichzeitig der Bevölkerung weis machen, Sie würden sich um Lösungen bemühen. Dabei setzen Sie wider alle Vernunft auf das Prinzip Hoffnung und wählen die Taube auf dem Dach statt den Spatz in der Hand. Der Nationalrat hat am 18. März 2002 die Parlamentarische Initiative Rolf Hegetschweiler, die eine Aufnahme der A53 ins Nationalstrassennetz verlangte, abgelehnt. Der Bundesrat legt in seiner Antwort auf die gleich lautende Motion Bruno Zuppiger seine Prioritäten im Nationalstrassennetz dar. Erstens: Fertigstellen des beschlossenen Netzes bis etwa ins Jahr 2018; zweitens: Unterhalt des bestehenden Netzes; drittens: mittels Telematik besser auslasten; viertens: allfälliger Neubau. An dieser Reihenfolge wird er festhalten, auch wenn einzelne Kantone aus dem Agglomerationsbericht des Bundes andere Prioritäten herauslesen und auf Nationalstrassenbau hoffen. Sollte das nationale Parlament die zürcherische Oberlandautobahn im Netzbeschluss erneut nicht bestätigen, sind wir zwar um einen Haufen Papier, Projekte und Pläne reicher, um ziemlich viele Millionen Franken ärmer, im Übrigen aber genau gleich weit wie heute.

Annelies Schneider-Schatz (SVP, Bäretswil): Ich bitte Sie, den Minderheitsantrag abzulehnen. Barbara Marty Kälin und ich, wir könnten

stundenlang darüber diskutieren, wir könnten Freundlichkeiten austauschen, Zahlen austauschen, einander Zahlen an den Kopf werfen, es würde nichts ändern. Ich bitte Sie wirklich, jetzt der Lösung Hand zu bieten und der Kommissionsmehrheit zuzustimmen. Was die Studie nicht berücksichtigt, ist ganz eindeutig der unendliche Schleichverkehr, der das Zürcher Oberland seit Jahren heimsucht. Das wissen alle Oberländer ganz genau. Dann werden immer wieder die Kosten ins Feld geführt. Auch ich bin beeindruckt. Die Kosten sind tatsächlich sehr hoch. Aber bedenken Sie, es sind Strassenstücke in letzter Zeit erstellt worden, die mit gleichen oder gar höheren Kosten pro Kilometer zu rechnen haben. Es ist also nicht eine ausserordentlich teure Variante, sondern sie liegt leider im Durchschnitt. Das bedingt auch das Siedlungsgebiet, das sicher sorgfältig verbaut werden muss, dann aber auch das sensible Landschaftsgebiet, davon haben wir gehört. Und gerade weil wir auch etwas denken, weil wir nicht nur das Zürcher Oberland, das wir alle sehr schätzen, plagen wollen, sind wir bereit, diese sorgfältige Linienführung auch auszuführen. Ich bitte Sie also, lassen Sie sich nicht verunsichern, bleiben Sie dabei, schliessen Sie sich der Kommissionsmehrheit an!

Ruedi Lais (SP, Wallisellen): Von den Freuden und dem Segen, den die Oberlandautobahn über Wetzikon bringen wird, haben Sie bereits vieles gehört. Insbesondere wird ja unbestrittenermassen die Rapperswilerstrasse um etwa 13'000 Autos pro Tag entlastet, was inklusive Aathal etwa 400 Leute freut und für jeden dieser 400 Leute 2,5 Millionen Franken kostet. Barbara Marty Kälin hat es bereits gesagt, die Rapperswilerstrasse bleibt mit 16'000 bis 18'000 Fahrten immer noch gleich belastet wie zahlreiche Gemeinden – Gemeindestrassen, für die in den letzten zwei, drei Jahren sehr lautstark Umfahrungen mit kantonalen Geldern gefordert worden sind. Ich erwähne Eglisau, ich erwähne Pfungen, ich erwähne aber auch Bassersdorf. Die von der Baudirektion beigezogenen Verkehrsplaner feierten sich mit dem sehr würdevollen Spruch «Die Oberlandautobahn ist Voraussetzung für die Entwicklung des Oberlandes». Dem müssen wir leider zustimmen. Das weitere Vorantreiben dieser Oberlandautobahn ist tatsächlich Voraussetzung für die Entwicklung weiterer Agglomerationsgebiete wie des Linthgebiets und des vorderen Glarnerlands. Sie werden einbezogen in die Verstädterungsentwicklung, die wir ja bereits aus dem ganzen Kanton Zürich kennen. Dieser so genannten Entwicklung op-

fert die Oberlandstadt, wie sie ja jetzt im Entstehen begriffen ist, einen Teil ihres Erholungsgebietes. Dieser Umstand hat auch Umweltorganisationen, die von Regierungsrätin Dorothee Fierz sicher zu Recht gelobt wurden für ihre kooperative Haltung, doch dazu bewegen, wie auch die Pro Natura Kanton Zürich, dieses Projekt schlussendlich abzulehnen.

Die geforderte Milliarde wird also zur Hälfte für den Autoverkehr der Agglomeration Wetzikon ausgegeben. Dieser lokale Verkehr macht ja fast 60 Prozent auf der Oberlandautobahn aus. Wenden wir uns aber nun noch der Frage zu, was eigentlich aus der Oberlandautobahn eine nationale Autobahn macht. Die von der A53 selber kräftig geförderte Verkehrslawine wird sich Richtung Norden auf das durch Radio DRS sehr gut schweizweit bekannte Brüttiseller Kreuz zuwälzen. Ein Teil des Verkehrsstroms wird dann weiter Richtung Flughafen gehen. Dort gibt es noch keine Lösung, die Dietlikon und Bassersdorf nicht sehr stark neu belasten und trennen würde. Auf der anderen Seite bleibt Ihnen ja nichts anderes übrig, als die A1 bei Wallisellen um noch weitere zwei oder noch mehr Spuren zu verbreitern, wenn Sie Ihrer eigenen fatalen Logik folgen wollen. Denn dort auf jenem Abschnitt werden sich ja – und jetzt weite ich den Horizont ein bisschen – der Verkehr vom Gubrist und der Verkehr vom Oberland zum fröhlichen «Stau-dich-ein» treffen.

Meine Damen und Herren auf der bürgerlichen Seite, Lösung kann man so eine Verkehrspolitik natürlich nicht nennen, mit der Sie den Kanton Zürich und insbesondere die Region, die ich vertrete, das mittlere Glatttal, von allen Himmelsrichtungen her einecken wollen. Und wenn Sie von der SVP dann gleichzeitig noch den öffentlichen Verkehr in Gestalt der Glattalbahn bekämpfen, dann macht diese Politik nur noch Angst. Und zwar macht sie den Leuten Angst, die in der Agglomeration, im Glatttal nicht nur arbeiten und abfliegen, sondern auch noch wohnen und sich erholen möchten. Im Interesse der Lebensqualität im ganzen Kanton bitten wir Sie, diese Vorlage zurückzuweisen, und zwar so, dass vernünftiger Alternativen weiter verfolgt werden können.

Hans-Heinrich Heusser (SVP, Seegräben): Barbara Marty Kälin hat uns einmal mehr mit Zahlen aus dem Verkehrsmodell eingedeckt. Ich habe diese Zahlen auch da. Indem man sie immer wieder falsch zitiert, werden sie nicht wahrer. Sie haben an einer Kommissionssitzung –

das ist protokollarisch festgehalten – immerhin eingestanden, es sei unfair von Ihnen, diese Zahlen so zu präsentieren, wie Sie es heute wieder gemacht haben. Denn die Vergleiche beruhen auf den heutigen Daten und den Daten vom Jahr 2010. Und wenn Sie die Daten von 2010 mit und ohne Autobahn vergleichen, sehen Sie, dass mit viel Fantasie eine Strasse gefunden werden kann, wo vielleicht der Verkehr zunimmt, wobei ja auch dort in der gleichen Arbeit aufgezeigt ist, wie dieses Problem dort an der Usterstrasse in Wetzikon gelöst werden kann. Das wissen Sie haargenau, Sie erzählen das wider besseres Wissen.

Die Verkehrsbelastung im Oberland haben wir, ob wir die Autobahn haben oder nicht. Wenn wir keine Autobahn haben, fahren sie durch alle Dörfer und alle Winkel, weil die Hauptstrasse immer mehr verstopft ist. Der Schwerverkehr, falls Sie das noch nicht gemerkt haben, den haben wir. Es geht einfach darum, diesen Verkehr zu kanalisieren. Wenn Sie immer behaupten, das bringe überhaupt nichts, dann fragen Sie doch Uster! Machen Sie einmal für zwei Tage die Umfahrung – die Autobahn Uster – von Hegnau oder lieber von Dübendorf nach Aathal oder nach Uster zu und schauen Sie, was passiert! Machen Sie einmal eine Umfrage, ob das etwas bringt, oder ob man dort die Autobahn überdecken kann! Fragen Sie das mal! Ich wiederhole es noch einmal: Es ist tragisch, dass Sie sich im Nationalrat gegen diese Strasse einsetzen. Es ist tragisch für das Oberland.

Dann noch etwas zur Demokratie. Sie denken ja immer, Sie hätten die Demokratie völlig im Rücken. Ich will einfach nochmals versuchen kurz zu erklären, wie dieses Projekt entstanden ist. Die Linienfestsetzung ist durch die PZO in der ersten Hälfte der Neunziger Jahre unter Mitwirkung von Behörden, Institutionen und Bevölkerung mit sehr demokratischem Auflage- und Einwendungsverfahren entstanden. Die Festsetzung der Linienführung wurde am 31. Januar 1995 durch einen immerhin demokratisch gewählten Kantonsrat festgelegt. Die Oberlandautobahn – und jetzt komme ich zur Sache – ist im Zürcher Oberland schon seit vielen Jahren das Thema bei den Wahlen. Insbesondere auch bei den letzten Kantonsratswahlen wurde ganz klar deklariert – es wurde damals von der FDP zu einem wichtigen Thema gemacht und alle Parteien hatten dazu Stellung zu nehmen –, ob man dafür oder dagegen war. Und wenn Sie heute sehen, von den elf Vertretern im Oberland sind immerhin acht ganz klare Befürworter dieser Strecke und wurden mit dieser Aussage vom Volk gewählt. Selbst bei den

14006

Gemeindewahlen im vergangenen Frühjahr wurde versucht, das Thema Oberlandautobahn aufzukochen. So wurde bei den Gemeindewahlen in einem teuren Inserat im «Zürcher Oberländer» in Gossau im Zusammenhang mit der Lückenschliessung Oberlandautobahn gegen den bürgerlichen Filz polemisiert. Fairerweise breche ich hier meine Schilderung der weiteren Entwicklung jenes Ereignisses ab, aber die Bevölkerung hat damals in Gossau gesagt, was sie davon hält.

Lehnen Sie den Minderheitsantrag ab!

Schlussabstimmung

Der Rückweisungsantrag von Barbara Marty Kälin wird dem Rückweisungsantrag der Kommission gegenübergestellt. Der Kantonsrat lehnt den Rückweisungsantrag Barbara Marty Kälin mit 105 : 52 Stimmen ab. Damit ist die Rückweisung gemäss Antrag der Kommission gutgeheissen.

Abschreibung eines Vorstosses

Motion KR-Nr. 111/1998 betreffend Oberlandstrasse (Umfahrung Wetzikon), Oberuster bis Betzholz

Abstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 152 : 0 Stimmen, die Motion KR-Nr. 111/1998 als erledigt abzuschreiben.

Das Geschäft ist erledigt.

Verschiedenes

Keine Meldung.

Schluss der Sitzung: 12.05 Uhr

Es findet eine Nachmittagssitzung mit Beginn um 14.30 Uhr statt.

Zürich, den 28. Oktober 2002

Die Protokollführerin:
Heidi Khereddine-Baumann

Vom Ausschuss Ratsprotokolle der Geschäftsleitung genehmigt am 18. November 2002.