


82. Sitzung, Montag, 2. Dezember 1996, 8.15 Uhr

Vorsitz: Esther Holm (Grüne, Horgen)

Verhandlungsgegenstände

1. Mitteilungen

Antworten auf Anfragen

- Personalzeitung für das Staatspersonal
KR-Nr. 235/1996 Seite 5834
- Stellungnahmen von Schulleitungen zu Abstimmungsvorlagen /
Politische Veranstaltungen an Mittelschulen
KR-Nrn. 237/1996, 260/1996, 274/1996 Seite 5839
- Motorbootverkehr auf dem Zürichsee
KR-Nr. 239/1996 Seite 5844
- Änderung der Lärmzonenpläne
KR-Nr. 241/1996 Seite 5846
- Spardruck an der Universität
KR-Nr. 247/1996 Seite 5849
- Sicherung unbewachter Bahnübergänge
KR-Nr. 253/1996 Seite 5853
- Vollzug der Bestimmungen für die Landwirtschaftszonen
gemäss
kantonalem Richtplan
KR-Nr. 262/1996 Seite 5855

Fraktions- und persönliche Erklärungen

- Erklärung der SP-Fraktion zur Erhaltung von Wohnraum als
sozialem Gut Seite 5858
 - Persönliche Erklärung Peter Stirnemann betreffend Bauarbeiten
zum Uetlibergtunnel Seite 5908
- Protokollauflage Seite 5859

Petitionen eingereicht

- Petition gegen Zentralismus und Gleichschaltung in der
Lehrerbildung Seite 5859

- Petition des Personalausschusses der Klinik Rheinau betreffend Lohnabbaupläne Seite 5859
- Parlamentarier(innen)-Skirennen Seite 5859
- 2. **Gesetz über den Rechtsschutz in Verwaltungssachen (Verwaltungsrechtspflegegesetz)** (Änderung) (Antrag des Regierungsrates vom 3. Mai 1995 und geänderter Antrag der Kommission vom 22. Oktober 1996) 3451a Seite 5860
- 3. **Motion KR-Nr. 83/1992 betreffend ein zeitgemässes Enteignungsverfahren** (Bericht und Antrag des Regierungsrates vom 14. Juni 1995 und gleichlautender Antrag der Kommission vom 22. Oktober 1996) 3454 Seite 5860
- 4. **Bauprogramm der Staatsstrassen für die Jahre 1997–1999** (Bericht des Regierungsrates vom 9. Oktober 1996 und Kenntnisnahmen der Finanzkommission vom 7. November 1996 und der Raumplanungskommission vom 25. Oktober 1996) 3538 Seite 5860
- 5. **Postulat Susi Moser-Cathrein (SP, Urdorf), Liselotte Illi (SP, Bassersdorf) und Ruedi Keller (SP, Hochfelden) vom 8. Januar 1996 betreffend kantonseigenes Land in Höri zwischen Altmannstein- und Wehntalerstrasse, in der Anflugschneise gelegen, Lärmzone C** (schriftlich begründet)
KR-Nr. 4/1996, Entgegennahme, Diskussion Seite 5892
- 6. **Motion Willy Germann (CVP, Winterthur) und Mitunterzeichnende vom 22. Januar 1996 betreffend Reformen beim kantonalen Ortsbild- und Denkmalschutz** (schriftlich begründet)
KR-Nr. 14/1996, RRB-Nr. 1501/22.5.1996
(Stellungnahme) Seite 5892
- 7. **Postulat Ruth Genner (Grüne, Zürich) und Mitunterzeichnende vom 29. April 1996 betreffend Konzept zum Schutz der Bevölkerung während der Bauarbeiten zum Uetlibergtunnel** (schriftlich begründet)
KR-Nr. 125/1996, RRB-Nr. 2434/7.8.1996
(Stellungnahme) Seite 5905

8. **Postulat Astrid Kugler (LdU, Zürich) und Mitunterzeichnende vom 29. April 1996 betreffend umweltfreundliche Verkehrsbewältigung im Zürcher Weinland** (schriftlich begründet)
 KR-Nr. 126/1996, RRB-Nr. 2819/18.9.1996
 (Stellungnahme) *Seite 5908*
9. **Interpellation Astrid Kugler (LdU, Zürich) und Mitunterzeichnende vom 29. April 1996 betreffend Überprüfung des Ausbauvorhabens der N4 im Zürcher Weinland (Flurlingen–Trüllikon)** (schriftlich begründet)
 KR-Nr. 128/1996, RRB-Nr. 1870/19.6.1996 *Seite 5909*
- Verschiedenes
 Parlamentarische Vorstösse *Seite 5924*
 Rückzug eines Postulats *Seite 5925*

Geschäftsordnung

Hans Egloff (SVP, Aesch b. Birmensdorf): Vergangenen Donnerstag haben Sie eine Zuschrift des Justizdirektors, datiert vom 26. November 1996, erhalten, worin ein Antrag der Regierung auf eine weitere Änderung des Gesetzes betreffend die Organisation und die Geschäftsführung des Regierungsrates im Rahmen der laufenden Revision des Verwaltungsrechtspflegegesetzes angekündigt wird. Die Rücksprache mit einigen Mitgliedern der VRG-Kommission hat ergeben, dass für die Idee, diese Änderung in einer Vorlage zu beraten und dem Volk zur Abstimmung vorzulegen, Verständnis vorhanden ist. Es besteht indes der dringende Wunsch, diese Änderung zuvor in der Kommission und in den Fraktionen zu besprechen. Damit eine Aufteilung der Beratungen der VRG-Vorlage, Wiederholungen in der Diskussion und eine gewissermassen erweiterte Kommissionssitzung im Rat vermieden werden können, beantrage ich Ihnen – nach telefonischer Rücksprache und mit dem Einverständnis der Ratspräsidentin, des Justizdirektors, der angesprochenen Mitglieder der VRG-Kommission und weiterer Ratsmitglieder sowie nach Abklärung der administrativen Voraussetzungen mit Parlamentsdienst und Verwaltung – die Traktanden 2 und 3 abzusetzen und deren Behandlung zu verschieben. Die VRG-Kommission, auch die Fraktionen, erhalten damit Gelegenheit, die vom Regierungsrat eingebrachte Änderung in ein bis zwei Sit-

zungen im Dezember zu beraten. Die Terminliste ist bereits in Zirkulation.

Wie ursprünglich vorgesehen, kann die dannzumal ergänzte VRG-Vorlage in einer Sitzung vom 6. Januar 1997 in erster Lesung beraten werden. Der Terminkalender bleibe im übrigen unverändert. Ebenso der Termin vom 7./8. Juni 1997 für die Volksabstimmung. Auch mit Hinweis auf die Ratseffizienz möchte ich Ihre Voten zum Vorgehen zu den neuerlichen Reformbestrebungen des Regierungsrates und insbesondere zur VRG-Vorlage in der Sitzung vom 6. Januar mit Spannung erwarten und bitte Sie höflich, diesen Antrag zu unterstützen.

Prof. Dr. Richard H i r t (CVP, Fällanden): Ich stelle den Gegenantrag, dass man die Traktandenliste so belässt. Wir haben uns in seriöser Fraktionsarbeit auf dieses Gesetz vorbereitet. Wenn Herr Egloff sagt, er habe mit einigen Mitgliedern die Sache abgesprochen, dann ist das natürlich nicht seriös. Ob wir nun diesen Halbsatz, den uns die Regierung zugesandt hat, in einer späteren Sitzung in einer halben Stunde wiederholen, spielt doch weiss Gott keine Rolle. Ich meine, dies ist ein wichtiges und dringendes Gesetz; es ist jetzt «warm» und vorbereitet und wir sollten es jetzt behandeln.

Thomas B ü c h i (Grüne, Zürich): Herr Hirt, ich muss Ihnen sagen, dass wir in der Fraktionsplanung wirklich darauf gezählt haben, dass wir das ganze Gesetz im Januar eingehend behandeln. Wir würden das, wie die CVP, gern in der Fraktion eingehend behandeln. Das ist uns wegen der plötzlichen Verschiebung nicht möglich gewesen.

Zu diesem Halbsatz: Was ich gar nicht verstehe, ist, dass die CVP bei der seriösen Vorbereitung nicht einmal merkt, dass dieser Halbsatz – das ist meine Bitte an die Kommission und an den Kommissionspräsidenten – so nicht ins Gesetz kommen darf. Ich bin sehr verwundert, dass unser Herr Staatsrechtler und frühere Kantonsrat, Herr Regierungsrat Notter, so schnell die Fronten wechselt. Was soll denn dieser Halbsatz im Anhang der Gesetzesänderung des Regierungsrates? Das Volk wird bei diesem Gesetz darüber abstimmen, ob es eine neue Verwaltungsrechtspflege will und nicht, ob es damit auch in globo – es ist immerhin in der Verfassung enthalten, dass die Direktionen per Gesetz zu regeln sind – noch zu dieser Verwaltungsreform ja oder nein sagen soll. Ich bin sehr erstaunt, dass es überhaupt einer Regierung einfallen kann – und bei der CVP in seriöser Arbeit auch noch übersehen wird –

, in diesem Gesetz mit einem Strich zwei völlig verschiedenen Materien dem Volk vorzulegen. Wenn wir so beginnen zu legiferieren, dann ist die Verwaltungsreform gestorben bevor sie angefangen hat. Das ist unseriös, um so mehr als dieser Satz nur verpasst wurde, weil der Regierungsrat geschlafen hat.

Wir sprechen uns nicht nur für die Verschiebung aus, sondern richten an Herrn Egloff und die Kommission die dringende Bitte, die Sache à fond anzuschauen und nicht à la CVP.

Dr. Jörg R a p p o l d (FDP, Küsnacht): Diese Sache eignet sich nicht zur Demagogie. Wir sind uns alle mehr oder weniger einig, dass wir diesen Antrag der Regierung seriös überprüfen sollten. Sie möchte hier etwas einfügen, wir sperren uns dagegen, dass es so eingefügt wird, ohne dass wir das merken. Wir wollen dies überprüfen, und ich bitte Sie, dem Antrag aus SVP-Präsidentschaftskreisen zuzustimmen.

Willy S p i e l e r (SP, Küsnacht): Ich bitte Sie ebenfalls, diesem Verschiebungsantrag zuzustimmen. Es ist wohl nur ein einziger, kurzer Satz, aber die Länge eines Satzes sagt noch nichts aus über dessen Relevanz, die mir hier sehr beachtlich zu sein scheint. Ohne in die Schelte von Herrn Büchi in Sachen Frontwechsel usw. einstimmen zu wollen, möchte ich doch für die Fraktion und auch für die vorberatende Kommission beanspruchen, dass dieser Satz seriös überprüft wird. Man hätte sich allenfalls überlegen können, dies zuhanden der zweiten Lesung zu tun. Aber zur Seriosität gehört wohl, dass das gesamte Paket schon an der ersten Lesung in allen Teilen vorbereitet auf den Tisch kommt. Insofern möchte ich diesen Verschiebungsantrag ebenfalls unterstützen. Ich hatte keine Gelegenheit, dies mit unserer Fraktion zu besprechen, bin aber sehr froh, wenn mich die Fraktion in dieser Sache ebenfalls unterstützen kann.

Dr. Werner Otto H e g e t s c h w e i l e r (FDP, Langnau a. A.): Ich möchte mich nicht zu diesem Antrag äussern, aber den Eventualantrag stellen, im Falle einer Absetzung dieses Traktandums die Nachmittagssitzung ausfallen zu lassen. Die Begründung für die Durchführung der Nachmittagssitzung war nämlich die Behandlung dieses Traktandums.

Prof. Dr. Richard H i r t (CVP, Fällanden): Ich möchte noch Herrn Büchi und Herrn Egloff entgegenen, dass wir die Ergänzung des Regie-

rungsrates erst diese Woche erhalten haben. Unser Mitglied in der VRG-Kommission wurde nicht angefragt. Die Vorbereitung des Geschäfts haben wir am letzten Montag abgeschlossen, ohne zu wissen, dass diese Sache noch kommt. Letztlich kann man das über den Haufen werfen, wenn man das Gefühl hat, dass diese Übung des Regierungsrates überhaupt nicht in das Gesetz hineinpasst. Aber wenn Sie es wollen, dann verschieben wir eben diese Übung.

Abstimmung

Der Rat beschliesst mit grosser Mehrheit, die Traktanden 2 und 3 abzusetzen.

Dr. Rudolf J e k e r (FDP, Regensdorf): Ich bitte Sie, Traktandum 5 von der Liste abzusetzen und wieder – wie gehabt – mit Traktandum 36 zu vereinigen. Es geht um die Debatte über das «Fluglärmland» und um den Flughafen, also um die Einheit der Materie. Ich bitte Sie gleichzeitig, bei der Planung der Traktanden darauf Rücksicht zu nehmen, dass wir im Moment in der Kommission bei der Behandlung des Postulats «Massnahmen gegen den Fluglärm» sind. Diese Traktanden sollen so weit nach hinten gestellt werden, damit dann auf der Basis massgeblicher Erkenntnisse aus dieser Kommissionsarbeit diskutiert werden kann. Im andern Fall würden wir in diesem Rat drei separate Fluglärmdebatten führen. Ich bitte Sie, meinen Antrag zu unterstützen.

Hartmuth A t t e n h o f e r (SP, Zürich): Ich stelle Ihnen den gegenteiligen Antrag. Das Traktandum 36 ist vorzuziehen und nach dem Traktandum 5 zu behandeln. Die Begründung ist die umgekehrte von Herrn Jeker. Wir arbeiten tatsächlich in dieser Fluglärmkommission, aber es wäre für die Arbeit in dieser Kommission sehr gut, wenn wir wüssten, wie die Stimmung bezüglich des Fluglärms in diesen Landstrichen ist.

Helen K u n z (LdU, Opfikon): Ich unterstütze den Antrag von Herrn Attenhofer. Ich wollte diesen ebenfalls stellen.

Astrid Kugler (LdU, Zürich): Ich bitte Sie noch, die Traktanden 8 und 9 zusammen zu behandeln. Das wäre sinnvoll. Es geht um das Postulat und um eine Interpellation. Beide Vorstösse haben den Verkehr im Weinland zum Gegenstand.

Peter Försch (Grüne, Zürich): Ich bitte Sie, die Traktandenliste so zu belassen und Herrn Attenhofer zu folgen. Wir sind gleicher Meinung. Die Kommissionsarbeit wird dadurch eher erleichtert als erschwert.

Abstimmung

Der Rat beschliesst mit 80:47 Stimmen, die Traktanden 5 und 36 heute nicht zu behandeln und somit dem Antrag von Dr. Rudolf Jeker zu folgen, Traktandum 5 abzusetzen.

Richard Weilenmann (SVP, Buch am Irchel): Ich bitte Sie, den Antrag von Frau Kugler, die Traktanden 8 und 9 zusammen zu behandeln, zu unterstützen.

Ratspräsidentin Esther Holm: Ein anderer Antrag wird nicht gestellt. Der Rat ist einverstanden.

Wir stimmen nun darüber ab, ob eine Nachmittagssitzung durchgeführt wird oder nicht.

Abstimmung

Der Rat beschliesst mit offensichtlichem Mehr, auf die Durchführung einer Nachmittagssitzung zu verzichten.

Hartmuth Attenhofer (SP, Zürich): Ich beantrage Ihnen, die Traktanden 7 und 11 von der heutigen Traktandenliste abzusetzen. Bei Traktandum 7 geht es um ein Postulat von Frau Genner und Mitunterzeichnenden betreffend Konzept zum Schutz der Bevölkerung während der Bauarbeiten zum Uetlibergtunnel. Beim Traktandum 11, Postulat von Herrn Krähenbühl, geht es um die Vorfinanzierung des Uetlibergtunnels. Diese beiden Dinge gehören sachlich zusammen, und es besteht ein dritter Vorstoss, eine Interpellation von Peter Stirnemann,

die sich ebenfalls mit dem Uetlibergtunnel befasst und flankierende Massnahmen zum Inhalt hat. Wir können über die ersten beiden Vorstösse erst dann diskutieren, wenn wir die Antwort auf die Interpellation von Herrn Stirnemann kennen. Ich bitte Sie deshalb im Sinne der Ratseffizienz, diese drei Uetlibergtraktanden zusammen zu behandeln.

Thomas B ü c h i (Grüne, Zürich): Wir können das Theater noch ein bisschen weiterführen und den ganzen Morgen über die Traktandenliste sprechen. Das zeigt dann vielleicht, welche Bedeutung wir gegenüber der Öffentlichkeit unseren Geschäften zuweisen. Aber ich möchte Sie doch bitten, sich an den Grundsatz zu halten, den ich bei der Traktandenliste als einzig vernünftigen betrachte und die Vorstösse so zu behandeln, wie sie gemäss Kantonsratsnummer eingehen. Wenn wir jetzt – was Herr Attenhofer will – beginnen, dann Päckchen zu machen, wenn nach längerer Zeit jemand zu einem gleichen Gegenstand noch einen Vorstoss einreicht, können wir überhaupt nicht mehr damit rechnen, in welcher Reihenfolge unsere persönlichen Vorstösse behandelt werden. Wenn man in Einzelfällen etwas zusammennimmt, bin ich völlig einverstanden. Aber wenn wir jeden Montag die ganze Traktandenliste nach möglichen hängigen Vorstössen durchsuchen und sie nachher umstellen, dann verlieren wir unsere Glaubwürdigkeit gegenüber dem einzelnen Ratsmitglied, das seine Vorstösse einreicht.

Wenn Herr Attenhofer sagt, wir würden die Antwort der Regierung benötigen, dann stelle ich fest, dass der Herr Baudirektor hier ist. Ich glaube nicht, dass er keine Ahnung hat, was er beziehungsweise die Regierung zur Interpellation sagen wird. Er kann hier eine Antwort geben.

Ich bitte Sie also, hier nicht nach Lust und Laune Päckchen zu schnüren, sondern die Traktandenliste, nachdem sie einmal bereinigt worden ist, so zu belassen.

Abstimmung

Der Rat beschliesst mit grosser Mehrheit, den Antrag von Hartmuth Attenhofer abzulehnen.

Die Traktandenliste ist mit den beschlossenen Änderungen genehmigt.

1. Mitteilungen

Antworten auf Anfragen

Personalzeitung für das Staatspersonal (KR-Nr. 235/1996)

Willy H a d e r e r (SVP, Unterengstringen) hat am 19. August 1996 folgende Anfrage eingereicht:

Der Regierungsrat hat im Juli 1996 eine erste Ausgabe einer Personalzeitung (vorläufig noch ohne Namen) herausgegeben. In Kenntnis davon, dass vor allem in Grossunternehmen Personalzeitungen zum Teil als wichtiges Führungsinstrument benutzt werden, interessiert mich insbesondere im Zusammenhang mit «WIF!» der Stellenwert dieses neuen Informationsorgans.

Ich bitte deshalb den Regierungsrat um die Beantwortung der nachstehenden Fragen und danke im voraus für deren Beantwortung.

1. Welchen Stellenwert soll dieses neue Informationsmittel aus Sicht des Regierungsrates im Gesamtinformativkonzept des Kantons Zürich gemäss «WIF!» einnehmen?
2. Welche Bedürfnisse des Staatspersonals sollen mit diesem Mittel abgedeckt werden? Soll damit auch die in der Privatwirtschaft durch das neue Mitwirkungsgesetz vorgeschriebene Informationspflicht des Arbeitgebers in analoger Form erfüllt werden?
3. Ist der Regierungsrat gewillt, die Personalzeitung insbesondere auch als Führungsinstrument einzusetzen?
4. Welches sind die Gründe für den Versand der Personalzeitung an die Privatadresse der Mitarbeiter (z.B. Kostenabwägung Versandkosten/Leseaufwand am Arbeitsplatz – Mitinformation der Familienangehörigen)?
5. Welches sind die Gesamtkosten pro Ausgabe, aufgeteilt in Gesamtproduktion, eigenen Personaleinsatz und Versandspeisen/Porti?
6. Welche Kosten fielen bis heute für die Information des Personals an?
7. Welche bisherigen Kosten können durch die Herausgabe der Personalzeitung eliminiert werden?
8. Werden für allfällige zusätzliche Mehrkosten in Kompensation Einsparungen vorgenommen? Wenn ja, auf welchen Budgetpositionen erfolgen diese?

9. Verfolgt der Regierungsrat mit diesem neuen Informationsinstrument auch Informationsziele, welche über die Personalorientierung hinausgehen? An welche Adressaten wird die Personalzeitung zu diesem Zweck ebenfalls abgegeben?

Der Regierungsrat antwortet nach Einsichtnahme in einen Bericht des Staatsschreibers und auf Antrag seines Präsidenten wie folgt:

Um über die Verwaltungsreform «WIF!» offen und schnell informieren zu können, wurde in der Projektorganisation die Funktion eines Informationsbeauftragten geschaffen und bei einer im Bereich der Informations- und Kommunikationsarbeit erfahrenen Beratungsfirma die Ausarbeitung eines Kommunikationskonzepts (Masterplan Kommunikation) in Auftrag gegeben. Der Masterplan Kommunikation umfasste unter anderem eine regelmässig erscheinende Informationsschrift zum Thema der Verwaltungsreform. Diese sollte in enger Koordination mit dem Projekt «Personalzeitung» des Personalamtes entwickelt werden. Dabei zeigte sich, dass eine Personalzeitung auch das optimale Gefäss für Informationen über die Verwaltungsreform ist. Kommunikation stellt bei der Verwaltungsreform ein wesentliches Projektführungsinstrument dar, ist doch ein hoher Informationsstand unabdingbar, um mit orientierten und motivierten Beschäftigten die Projekte durchführen zu können. Es soll eine aktive Kommunikation aufgebaut werden, die realistische Erwartungen vermittelt und gleichzeitig regelmässig über bereits erzielte Erfolge informiert.

Mit der Personalzeitung soll

- «WIF!» in der kantonalen Verwaltung anhand konkreter Beispiele und Hintergrundinformationen erlebbar und populär gemacht werden,
- dem Personal die Möglichkeit gegeben werden, sich selbst ein Bild über die konkreten Auswirkungen von «WIF!» auf die Arbeit beim Kanton zu machen,
- den Beschäftigten über die Fortschritte, Ergebnisse und Nutzen der «WIF!»-Projekte ein objektiver Überblick verschafft und ihre aktive Beteiligung am Reformprozess gefördert werden.

Während die ersten zwei Nummern der Personalzeitung die Verwaltungsreform «WIF!» zum Hauptthema hatten, sollen die Mitarbeitenden künftig in regelmässiger Folge vermehrt auch über weitere betriebliche Vorgänge informiert werden. Die hauptsächlichen

Gründe für die Schaffung einer Personalzeitung können wie folgt zusammengefasst werden:

– Informationsaufgabe

Den hohen Ansprüchen, die an die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der kantonalen Verwaltung gestellt werden, muss eine umfassende und offene Informationspolitik gegenüberstehen. Nur gut informierte Mitarbeitende werden die zu erreichenden Ziele mittragen und die geforderte Leistung erbringen.

– Förderung des ganzheitlichen Denkens

Die Analyse der innerhalb der Verwaltung bereits bestehenden und auch künftig weiter erscheinenden internen Zeitungen in verschiedenen Direktionen und Betrieben wie beispielsweise Flughafendirektion, Spitäler, Berufsschulen und Kantonspolizei zeigt, dass sich alle auf ein relativ eng begrenztes, spezielles Zielpublikum und dessen spezifische Fach- und Personalinteressen beschränken. Es fehlt somit ein Informationsmittel, um das Personal mit der Vielfalt der Verwaltung und den gemeinsamen Zielen vertraut zu machen. Die eigene Arbeit soll in einem Gesamtzusammenhang verstanden werden, als Teil der «Unternehmung» Kanton Zürich.

– Unterstützung der Öffentlichkeitsarbeit

Alle Mitarbeitenden der Verwaltung tragen ein Bild der Verwaltung nach aussen und prägen das Image der Verwaltung in der Familie, bei Freunden, Bekannten und weiteren Personen, mit denen sie in Kontakt stehen. Mit einer Personalzeitung werden die Beschäftigten in dieser wichtigen Öffentlichkeitsarbeit, die sie bewusst oder unbewusst leisten, unterstützt.

Die neue Personalzeitung ist also weder ein reines Mittel für die Kaderinformation, noch ist sie eine klassische Personalzeitung mit einem starken Anteil personalbezogener Artikel (Pensionierungen, Neueintritte, Austritte usw.). Sie ersetzt weder die Information über Vorschriften und Bestimmungen, noch macht sie die Information in der Linie überflüssig. Die Führungskräfte werden im Gegenteil in ihrer Informationsaufgabe herausgefordert, weil informiertes Personal Fragen stellt, Entwicklungen kommentiert und selber aktiv wird.

Wichtige Entscheidungen werden nach wie vor durch die Vorgesetzten oder die internen Informationsbeauftragten vermittelt. Für individuelle oder rasche Informationen ist eine Personalzeitung, die rund alle zwei Monate erscheint, nicht das geeignete Mittel.

Ab 1997 soll die Personalzeitung «Info-Leu» rund vier- bis sechsmal pro Jahr mit einem Umfang zwischen 16 und 32 Seiten erscheinen. Absender und Herausgeber der Zeitung ist der Regierungsrat. Die redaktionelle Verantwortung trägt eine breit abgestützte, vom Regierungsrat zu wählende Redaktionskommission mit Vertreterinnen und Vertretern aus allen Direktionen unter der Leitung der Staatskanzlei. Die Stelle einer Redaktorin beziehungsweise eines Redaktors ist neu geschaffen worden. Sie wurde der Staatskanzlei (kantonale Informationsstelle) zugeteilt. Ab 1997 sollen die neugewählte Redaktionskommission und die Redaktorin bzw. der Redaktor ihre Tätigkeit aufnehmen, wobei die Redaktorin/der Redaktor zusätzliche Aufgaben innerhalb der Informationsstelle übernehmen wird.

Ein Versand der Personalzeitung an die Wohnadresse der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter ist bei der Grösse und Vielschichtigkeit, wie sie die Verwaltung des Kantons aufweist, die einzige Möglichkeit, innert nützlicher Frist allen Mitarbeitenden lückenlos die Zeitung zukommen zu lassen. Die Mitinformation der Familienangehörigen ist dabei ein erwünschter Nebeneffekt.

Die Gesamtkosten für die erste Nummer (Auflage 70'320 Exemplare) betragen rund Fr. 99'800. Davon waren Fr. 32'500 einmalige Kosten für die Erarbeitung des Gestaltungskonzeptes. Die Produktionskosten betragen rund Fr. 67'300, wovon die Personalkosten (Redaktor, Satzherstellung, Redaktionskommission) mit rund Fr. 21'800 einzusetzen sind, die Druckherstellung mit Fr. 17'500 sowie Adressierung, Spedition, Porti und Mehrwertsteuer mit Fr. 28'000. Die Kosten für die künftigen Ausgaben dürften sich in ähnlichem Umfang halten. Abweichungen ergeben sich bei Änderungen der Auflage, des Umfangs, der Anzahl Bilder usw. Es wird zudem nochmals zu prüfen sein, ob auch künftig allen Personalkategorien eine Zeitung zuzustellen ist, insbesondere denjenigen, die nur mit geringem Beschäftigungsumfang für den Kanton tätig sind.

Die allgemeinen Kosten für die Information des Personals, das heisst einschliesslich der persönlichen Information mit der dafür benötigten Arbeitszeit, lassen sich nicht beziffern. Diese Kosten können aber auch nicht vermindert werden. Lediglich schriftliche Informationen, die dem gesamten Personal zugestellt wurden und die nun durch die Personalzeitung ersetzt werden können, sind als direkte Einsparungen zu bezeichnen. Solche Orientierungsschreiben wurden – wenn immer möglich – den Salärabrechnungen beigelegt. Hier wurden bereits Sparmassnahmen verfügt, wird doch eine schriftliche Zahltagsabrechnung

nur noch einmal pro Jahr versandt oder wenn gegenüber der letzten Besoldungsabrechnung eine Änderung eingetreten ist. Pro Spezialversand an das gesamte Personal ist mit Kosten von rund Fr. 30'000 zu rechnen. Diese Kosten fallen nicht an, wenn die Personalzeitung für solche Informationen genutzt werden kann. Bisher musste ein- bis zweimal jährlich ein solcher Versand durchgeführt werden.

Die Personalzeitung richtet sich in erster Linie an die Beschäftigten der kantonalen Verwaltung. Daneben ist aber eine Information über diesen Personenkreis hinaus erwünscht. Die Personalzeitung wird daher auch den Behördenmitgliedern, den Gemeinden, den andern Kantonen und den Medien zugestellt.

Stellungnahmen von Schulleitungen zu Abstimmungsvorlagen / Politische Veranstaltungen an Mittelschulen (KR-Nrn. 237/1996, 260/1996, 274/1996)

Michel Baumgartner (FDP, Rafz) hat am 26. August 1996 folgende Anfrage betreffend *Einflussnahme bei Abstimmungen* eingereicht:

Wie aus einem Brief der Kantonsschule Rychenberg Winterthur an alle Eltern und Schülerinnen und Schüler zu lesen war, hat die Schulleitung Stellung bezogen zur bevorstehenden Abstimmung der Mittelschuldauer (und erst noch in einer von der Regierung abweichenden Haltung). Die Schulleitung kommt dabei zum Schluss, dass sie aus verschiedenen Gründen hofft, dass dagegen gestimmt wird.

Dieser Brief, der meiner Meinung nach eine unrechtmässige Einmischung bedeutet, veranlasst mich zu folgenden Fragen:

1. Bestehen für Volks-, Mittel- und Hochschulen Weisungen betreffend Veröffentlichung von Abstimmungsthemen?
2. Ist der Regierungsrat auch der Meinung, dass eine derartige Einflussnahme, notabene auf Staatskosten, nicht statthaft ist?
3. Was gedenkt der Regierungsrat vorzukehren, dass solche und ähnliche Beeinflussungsversuche nicht mehr stattfinden?

Emy Lalli Ernst (SP, Zürich) und Dr. Charles Spillmann (SP, Ottenbach) haben am 16. September 1996 folgende Anfrage betreffend *«Maulkorb» für Schulleitungen?* eingereicht:

Dem «Tages-Anzeiger» vom 11. September 1996 entnehmen wir, dass die Erziehungsdirektion ein Verbot für Rektorinnen und Rektoren

erlassen hat, das offizielle Stellungnahmen gegen die Abstimmungsvorlage vom 22. September 1996 «Unterrichtsgesetz» untersagt mit der Begründung, damit werde die Loyalitätspflicht verletzt.

In diesem Zusammenhang bitten wir den Regierungsrat um Antwort auf folgende Fragen:

1. Entsprechen diese Gerücht der Wahrheit?
2. Wenn ja: In welcher Form und an wen wurde dieses Sprechverbot herausgegeben?
3. Wenn ja: Gegenüber wem oder was wird diese Loyalität verlangt?
4. Wenn ja: Sieht der Regierungsrat Massnahmen gegen diese unbotmässigen Personen vor? Welche?
5. Teilt der Regierungsrat nicht auch die Meinung, dass Schulleitungen am besten wissen, was Schülerschaft und Schule zumutbar ist und deshalb ihre Meinung an die Öffentlichkeit tragen sollen?
6. Wäre es in Zukunft einer teilautonomen Schule erlaubt, ihre Interessen auch in einem Abstimmungs- oder Wahlkampf öffentlich zu vertreten?

Bruno Zuppiger (SVP, Hinwil) hat am 23. September 1996 folgende Anfrage betreffend *Durchführung von politischen Veranstaltungen an Mittelschulen während der obligatorischen Unterrichtszeit* eingereicht:

Im Vorfeld der Abstimmung über die Verkürzung der Mittelschuldauer im Kanton Zürich fand am Samstag, 14. September 1996 – also eine Woche vor dem Abstimmungstermin – von 10.00 Uhr bis gegen Mittag an der Kantonsschule Wetzikon eine Veranstaltung zum Thema «Verkürzung der Mittelschuldauer ja oder nein» statt. Anstelle des ordentlichen Unterrichts war die Teilnahme an diesem Anlass für Mittelschüler obligatorisch. Auch Eltern und Angehörige waren zu dieser politischen Veranstaltung eingeladen.

In diesem Zusammenhang stellen sich für mich folgende Fragen:

1. Gibt es im Kanton Zürich Vorschriften, in denen solche Veranstaltungen mit eindeutig politischem Inhalt geregelt sind?
2. Findet es der Regierungsrat in Ordnung, wenn an Mittelschulen Veranstaltungen durchgeführt werden, welche die Lehrerinnen und Lehrer direkt betreffen?
3. Wie stellt sich der Regierungsrat zur Anordnung der Schulleitung, dass solche Anlässe während der obligatorischen Unterrichtszeit

stattfinden und für Schülerinnen und Schüler obligatorisch erklärt werden?

4. Wie gedenkt der Regierungsrat das Problem der politischen Beeinflussung durch den Lehrkörper in geordnete Bahnen zu lenken?

Der Regierungsrat antwortet auf Antrag der Direktion des Erziehungswesens wie folgt:

In einem Semesterbrief für das Herbstsemester 1996/97 vom 8. August 1996 informierte die Rektorin der Kantonsschule Rychenberg Winterthur die Eltern der Schülerinnen und Schüler über schulpolitische Entwicklungen sowie schulorganisatorische Belange. U. a. nahm sie in diesem Schreiben Stellung zur Abstimmung betreffend die Verkürzung der Gymnasialdauer vom 22. September 1996. Sie vertrat dabei die Auffassung, dass die Verkürzung der Gymnasialdauer zu einer Verarmung im Bildungsbereich führe, und empfahl deshalb die Vorlage – dies im Gegensatz zu Kantonsrat und Regierungsrat – zur Ablehnung. In der Folge wurde sie von der Erziehungsdirektion darauf aufmerksam gemacht, dass es mit der Loyalitätspflicht nicht vereinbar sei, wenn die Schulleitung eine offizielle Stellungnahme gegen eine von den Behörden gutgeheissene Vorlage veröffentliche. Hingegen stehe es den Mitgliedern der Schulleitung jederzeit frei, als Privatperson in ihrer Eigenschaft als Stimmbürgerin oder Stimmbürger gegen die Vorlage Stellung zu beziehen.

Grundsätzlich sind die Staatsangestellten wie alle anderen Bürgerinnen und Bürger Träger der verfassungsmässigen Rechte. Insbesondere sind sie berechtigt, von ihrer Meinungsäusserungsfreiheit Gebrauch zu machen und sich an politischen Auseinandersetzungen zu beteiligen. Gegenüber dem Staat als Arbeitgeber unterstehen die Staatsangestellten jedoch der Treue- und Loyalitätspflicht. Diese verlangt u.a., dass die Staatsangestellten die Interessen des Staates fördern und alles unterlassen, was diese beeinträchtigen könnte. Im dienstlichen Bereich haben sie deshalb ihre Äusserungen auf die Interessen des Staates auszurichten. In diesem Sinne erfährt die Meinungsäusserungsfreiheit eine Einschränkung. Im ausserdienstlichen Bereich dagegen vermag sich die Treuepflicht nicht im gleichen Ausmass auf die Grundrechtsausübung auszuwirken. So ist es den Staatsangestellten als Privatpersonen grundsätzlich erlaubt, sich über die staatliche Tätigkeit und die Politik ihrer vorgesetzten Behörden kritisch zu äussern. Als Ausfluss der Treuepflicht haben sie sich jedoch auch im ausserdienstlichen Bereich um eine sachliche und in gehöriger Form

vorgetragene Kritik zu bemühen; polemischer Äusserungen und Stellungnahmen haben sie sich zu enthalten. Allgemein lässt sich sagen, dass ausserdienstliche Meinungsäusserungen der Staatsangestellten dort ihre Grenze finden, wo sie die ordnungsgemässe Amtsführung beeinträchtigen oder zumindest in Frage stellen. Spezielle Sorgfalt ist geboten in bezug auf Geschäfte und Vorlagen, welche den eigenen Bereich betreffen.

Unter diesen Voraussetzungen ist auch die ausserdienstliche Intervention von Staatsangestellten in einem Abstimmungskampf grundsätzlich zulässig. Im Rahmen ihrer Amtstätigkeit haben sich die Staatsangestellten diesbezüglich jedoch Zurückhaltung aufzuerlegen, da sie im Sinne der Treuepflicht einerseits die Interessen des Gemeinwesens, andererseits aber auch den verfassungsmässigen Anspruch der Bürger auf freie und unverfälschte Willensbildung und -betätigung zu wahren haben. Als Folge davon gilt denn auch der Grundsatz, dass ein Abstimmungskampf nicht von staatlicher, sondern von privater Seite – insbesondere von den politischen Parteien – geführt werden soll. Allerdings erfährt dieser Grundsatz insofern eine Einschränkung, als es der Regierung gestattet ist, die nach ausgewogenen und objektiven Kriterien verfassten Erläuterungen zu Sachabstimmungen zu publizieren, um den Meinungs- und Willensbildungsprozess zu unterstützen. Darüber hinausgehende Interventionen stellen jedoch die freie Meinungsbildung ernsthaft in Frage und sind als unerlaubte Beeinflussung zu betrachten, es sei denn, triftige Gründe würden solche Interventionen rechtfertigen. Lehre und Rechtsprechung sehen solche Gründe u.a. in der Komplexität der Sachvorlage oder in einer von privater Seite ausgehenden massiven Abstimmungspropaganda.

Im vorliegenden Fall erfolgte die Stellungnahme der Rektorin der Kantonsschule Rychenberg Winterthur zur Abstimmungsvorlage betreffend die Verkürzung der Gymnasialdauer im Rahmen eines offiziellen Schreibens und stellt damit eine amtliche Meinungsäusserung im dienstlichen Bereich dar. Mit der von der Haltung des Kantonsrats und des Regierungsrats abweichenden Stellungnahme hat die Rektorin die Treuepflicht verletzt. Dieses Verhalten wurde ihr gegenüber von der Erziehungsdirektion beanstandet. Daran vermag der Umstand nichts zu ändern, dass die Mittelschulen in dieser Sachfrage speziell betroffen sind. Nach dem Entscheid der ihr übergeordneten Behörden haben die Mittelschulen diesen im Sinne der Treue- und Loyalitätspflicht mitzutragen, was zwar kritische Meinungsäusserungen nicht ausschliesst, aber nach dem

Gesagten besondere Zurückhaltung verlangt. Dies gilt künftig auch für teilautonome Mittelschulen, da sich ihr Status als öffentliche Institution, welche sich gegenüber dem Staat loyal zu verhalten hat, durch die Einräumung von Teilautonomie in schulischen Angelegenheiten nicht verändert. Unter Berücksichtigung dieser Umstände kann von einem «Maulkorb» für Schulleitungen keine Rede sein. Den einzelnen Mitgliedern der Schulleitung blieb es denn auch unbenommen, als Privatpersonen zur Abstimmungsvorlage allenfalls ablehnend Stellung zu beziehen. Von dieser Möglichkeit haben verschiedene Schulleiter kantonaler Mittelschulen Gebrauch gemacht.

Schliesslich ist festzuhalten, dass die Stellungnahme der Rektorin der Kantonsschule Rychenberg Winterthur keine zusätzlichen Kosten verursachte, da diese in einem offiziellen Schreiben an die Eltern enthalten war, welches ohnehin versandt worden wäre. Bei dieser Sachlage kann auf weitergehende Massnahmen verzichtet werden.

Die Schaffung von Richtlinien betreffend Meinungsäusserungen von Staatsangestellten oder Vertretern öffentlicher Institutionen sowie deren Intervention in Abstimmungskämpfen ist abzulehnen. Sie würde der Tendenz zuwiderlaufen, die Regelungsdichte im Personalrecht abzubauen. Da jeder Einzelfall besondere Eigenheiten aufweist, die zu berücksichtigen sind, und meist spezielle Abklärungen erfordert, wäre eine generelle und gleichzeitig detaillierte Regelung zudem weder möglich noch sachgerecht. Richtlinien müssten sich deshalb auf eine Auflistung der oben erwähnten und in Lehre und Rechtsprechung gefestigten Grundsätze beschränken, was wenig sinnvoll erscheint.

Die Veranstaltung an der Kantonsschule Wetzikon war im Zusammenhang mit der Umsetzung der neuen Maturitätsanerkennungsverordnung dem Thema «Reform KZO ... aber wie?» gewidmet, wobei auch die Verkürzung der Gymnasialdauer zur Sprache kam. Die Schülerinnen und Schüler wurden zu dieser Informationsveranstaltung eingeladen, um sie dazu zu motivieren, aus ihrer Erfahrung heraus die Reformen mitzutragen und mitzugestalten. Eine Orientierung über die kommenden Reformvorhaben war angebracht, lag im Interesse aller Beteiligten und wurde zu Recht während der Unterrichtszeit durchgeführt. Was die Diskussion über die Verkürzung der Gymnasialdauer betrifft, so ist darauf hinzuweisen, dass den Schulen im Rahmen ihres staatsbürgerlichen Auftrags die Aufgabe zukommt, auch politische Themen aufzugreifen, Abstimmungsvorlagen zu thematisieren und den Schülerinnen und Schülern auf diese Weise die Gelegenheit zu bieten, sich mit aktuellen Sachfragen auseinander-

zusetzen und darüber zu diskutieren. Selbstverständlich muss eine solche Debatte im Hinblick auf eine freie und unverfälschte Willensbildung sachlich und ausgewogen geführt werden. Dabei ist es Sache der Lehrerschaft, der Schulleitung und der Aufsichtsbehörden, dafür zu sorgen, dass die Grenze zwischen wünschenswerter Förderung der politischen Urteilsfähigkeit der Schülerinnen und Schüler und unzulässiger politischer Beeinflussung im Unterricht beachtet wird. Diesen Anforderungen entsprach die Diskussion über die Verkürzung der Ausbildungszeit anlässlich der Informationsveranstaltung der Kantonschule Wetzikon, wurde sie doch in Form eines kontradiktorischen Gesprächs zwischen einem befürwortenden Schüler und einer ablehnenden Schülerin geführt. Da die Schulleitung zudem keine eigentliche Stellungnahme abgab und auf die Verantwortung der Stimmberechtigten für ein Ja oder Nein an der Urne verwies, kann von einer unzulässigen politischen Beeinflussung der Teilnehmenden keine Rede sein.

Während der Abstimmungskampagne über die Verkürzung der Mittelschuldauer hat die Erziehungsdirektion verschiedentlich auf die oben erwähnten Grundsätze hingewiesen. Sie wurden im wesentlichen befolgt. Weitere Massnahmen drängen sich daher nicht auf.

Motorbootverkehr auf dem Zürichsee (KR-Nr. 239/1996)

Dr. Ulrich E. Gut (FDP, Küsnacht) hat am 26. August 1996 folgende Anfrage eingereicht:

Ich frage den Regierungsrat:

1. Trifft es zu, dass auf dem Zürichsee vermehrt gefährliche Tempo-Exzesse von Motorbootführern festgestellt werden?
2. Wie haben sich seit 1991 die Zahlen der Verzeigungen und Verurteilungen von Bootsführern wegen übersetzter Geschwindigkeit entwickelt? Welche und wie viele Strafen wurden verhängt?
3. Lassen die Einvernahmen von Motorbootführern, die mit übersetzter Geschwindigkeit gefahren sind, Schlüsse auf die Ursachen der Häufung solchen Verhaltens zu?
4. Wie viele Kollisionen zwischen Booten oder mit Schwimmern oder Surfern sind der Polizei bekannt, die auf übersetzte Geschwindigkeit eines Motorboots zurückzuführen sind?
5. Bestätigen die Kapitäne und Schiffsführer der erwerbsmässigen Personen- und Güterschiffahrt einen Trend zu vermehrten Tempo-Exzessen privater Motorbootführer?
6. Was wird gegen diese Entwicklung unternommen?

Begründung:

Anlässlich eines Zusammenstosses zweier Motorboote bei Küsnacht teilte die Polizei mit, es sei «den Seepolizisten aufgefallen, dass die Schiffsführer in letzter Zeit oft trotz schlechten Sichtverhältnissen mit zu hoher Geschwindigkeit unterwegs sind. Die Distanzen und die Reaktionszeiten würden dabei falsch eingeschätzt. Die Seepolizei warnt vor diesem Verhalten und bittet die Schiffsführer, die Geschwindigkeiten jederzeit den gegebenen Verhältnissen anzupassen.» («NZZ» 3./4. August 1996)

Der Regierungsrat antwortet auf Antrag der Direktion der Polizei wie folgt:

Die Regelung der Schifffahrt ist Bundessache. Eine Geschwindigkeitsbeschränkung kennt einzig Art. 53 Abs. 1 der Verordnung über die Schifffahrt auf schweizerischen Gewässern (BSV) vom 8. November 1978, wonach Motorschiffe in der inneren und äusseren Uferzone nicht schneller als 10 km/h fahren dürfen. Darüber hinaus hat der Schiffsführer die Geschwindigkeit so einzurichten, dass er seinen Verpflichtungen im Verkehr jederzeit nachkommen kann (Art. 41 Abs. 1 BSV). Diese Vorschriften gelten für die Schifffahrt auf dem Zürichsee; auf anderen stehenden Gewässern des Kantons ist die private Motorschifffahrt nicht zugelassen.

Die Seepolizeien der Stadt und des Kantons Zürich verzeigten 1991 insgesamt 11 Schiffsführer wegen Nichteinhaltens der vorgeschriebenen Limite von 10 km/h in der Uferzone. 1992 erfolgten 11, 1993 19, 1994 23, 1995 22 und 1996 (Stand 30. Oktober 1996) 35 Verzeigungen. Die Zunahme der Verzeigungen im Jahre 1996 resultiert aus den vermehrten Kontrollen der städtischen Seepolizei. Die Statthalter bestrafte die Verzeigten (teilweise im Zusammenhang mit weiteren Übertretungen) mit Bussen zwischen Fr. 80 und Fr. 300. Anhand der geahndeten Geschwindigkeitsübertretungen lässt sich keine Zunahme von Geschwindigkeitsexzessen feststellen. Ebenso wenig lassen die Ursachen der Schiffsunfälle auf vermehrt gefährlich hohe Geschwindigkeiten schliessen. Die in den letzten Jahren von der Polizei registrierten Unfälle mit Motorbootbeteiligung sind nicht auf übersetzte Geschwindigkeit zurückzuführen. Auch die Angehörigen der Zürichsee-Schifffahrtsgesellschaft verzeichnen im übrigen keine Tendenz zu generell höheren Geschwindigkeiten.

Der Unfall, auf welchen sich der erwähnte Artikel der «Neuen Zürcher Zeitung» vom 3./4. August 1996 bezog, trug sich am 1. August 1996 nachts vor Küsnacht zu. Obwohl die beiden beteiligten Schiffe vorschiftsgemäss beleuchtet waren, erkannten die Schiffsführer die Gefahr zu spät, so dass ein Zusammenstoss nicht mehr verhindert werden konnte. Die Frage, ob und wieweit dabei übersetzte Geschwindigkeit der beiden beteiligten Boote eine Rolle spielte, ist Gegenstand des hängigen Untersuchungsverfahrens. Mit ihrer im Zusammenhang mit diesem Unfall erfolgten, missverständlich formulierten Äusserung wollte die Polizei nicht zum Ausdruck bringen, es werde generell zu schnell gefahren, sondern im Sinne einer Ermahnung daraufhin wirken, insbesondere bei schlechten Sichtverhältnissen der Anpassung der Geschwindigkeit an die Gegebenheiten Beachtung zu schenken.

Änderung der Lärmzonenpläne (KR-Nr. 241/1996)

Helen Kunz (LdU, Opfikon) hat am 26. August 1996 folgende Anfrage eingereicht:

Die Lärmzonenpläne um den Flughafen Zürich wurden 1987 rechtskräftig. Am Beispiel von Opfikon zeigt sich, dass die NNI-Werte, die als Grundlage für die entsprechenden Lärmzonen dienen, seither von 48 NNI auf 51 NNI im Jahre 1995 gestiegen sind.

Die 51 NNI wurden mit 18600 Flugbewegungen erreicht. Werden diese Werte um 50% hochgerechnet (gleichbleibende Flugzeugflotte und gleichbleibender Flugweg), was der 4. Welle der Swissair entspricht, würden auf der Messstelle Glattbrugg 53,6 NNI registriert. Diese Zahlen wurden durch die Empa, Dübendorf bestätigt.

4,5 NNI bedeuten eine Verdoppelung der Fluglärmbelastung. 45 NNI (Lärmzone C) werden in bezug auf die Wohnqualität als «stark beeinträchtigt» wahrgenommen (Fluglärmuntersuchung von 1974).

In diesem Zusammenhang stellen sich folgende Fragen:

1. Teilt der Regierungsrat die Meinung, dass die Lärmzonen in Opfikon durch die 4. Welle der Swissair, sowie der prognostizierten jährlichen Zuwachsraten, nicht unwesentlich verändert werden?
2. Sind noch weitere Gemeinden von Änderungen betroffen? Wenn ja, welche?
3. Müssen die Lärmzonenpläne der betroffenen Gemeinden wie z.B. Opfikon nicht neu öffentlich aufgelegt werden, wenn die Fluglärmbelastung mehr als verdoppelt wird ?

4. Ist der Regierungsrat bereit, die nötigen Schritte einzuleiten, damit die Betroffenen wieder eine Einsprachemöglichkeit haben ?

Der Regierungsrat antwortet auf Antrag der Direktionen der Volkswirtschaft und der öffentlichen Bauten wie folgt:

Der Lärmzonenplan um den Flughafen Zürich ist seit 1987 in Kraft. Dieser enthält die Ergebnisse der im Jahr 1981 vorgenommenen Berechnungen, berücksichtigt die abschätzbare Entwicklung (Verkehrszunahme, Luftfahrzeugbau usw.) während der folgenden zehn Jahre und gibt Auskunft über die voraussichtliche Fluglärmbelastung in der Umgebung des Flughafens Zürich im Jahr 1991.

In die Berechnungen für den Lärmzonenplan werden nur jene Fluglärmereignisse einbezogen, welche einen Maximalpegel über 80 PNdB (Perceived Noise Decibel, ca. 68 dB[A]) ausweisen. Mit diesem Kriterium wurde definiert, welche Flugbewegungen NNI-relevant sind (NNI = Noise and Number Index). Bei der Prognoserechnung wurden für das Jahr 1991 für die Piste 16 ein Startanteil von 20% angenommen. Pro Tag ergibt dies rund 47 Starts. 1991 wurde dieses Verkehrsaufkommen mit 31 Abflügen nicht erreicht. Die 1995 erfolgten durchschnittlich 51 Starts pro Tag auf Piste 16 entsprachen 16,1% aller Abflüge. Der Anteil jener Maschinen, welche an der Messstelle Glattbrugg Schallpegel von mehr als 68 dB(A) verursachten, betrug 1995 47 pro Tag, gleichviel wie in der Prognose für den Lärmzonenplan für 1991 geschätzt wurde. Störungen für die Bevölkerung kann auch Lärm verursachen, der den Wert von 68 dB(A) nicht erreicht.

In der Prognose, welche dem Lärmzonenplan zugrunde liegt, spielt der angenommene Flugzeugmix eine zentrale Rolle. Damals wurde davon ausgegangen, dass die Benützung der Piste 16 jenen Flugzeugen vorbehalten sein müsse, für welche die Piste 10/28 zu kurz ist. In die Prognoserechnung wurden namentlich die Anteile der Starts folgender Flugzeugtypen aufgenommen: B-747, DC-10, A-300, B-727, DC-9-81, DC-9-51, jeweils mit hohen Startgewichten. Zwar benützen diese Maschinen teilweise auch heute noch die Piste 16, doch hat sich der Maschinenmix insofern deutlich verändert, als z.B. heute sogar Turbopropellermaschinen auf Piste 16 starten. Aufgrund des neuen Maschinenmixes kam der Lärmzonenplan – trotz wachsender Zahl der Flugbewegungen – nicht unter Druck, weil der Verkehr weiterhin über die bestehenden Routen abgewickelt werden kann. Wenn allerdings neue Flugrouten eingeführt werden, welche von den bestehenden

Routen klar abweichen, ist mit Überschreitungen des Lärmzonenplans zu rechnen.

Das durch die 4. Welle auf der Piste 16 erwartete zusätzliche Verkehrsaufkommen wird im Süden des Flughafens lärmässige Auswirkungen haben. Massgebend ist dabei der Lärm der (zusätzlichen) Langstreckenflugzeuge, dann aber auch derjenige der lautereren Mittelstreckenflugzeuge wie z.B. die MD-80. Lärmgünstigere Flugzeuge wie die Maschinen der A 320er-Reihe oder Turbopropellerflugzeuge hinterlassen weder im NNI noch im Leq-Wert wesentliche Spuren. Unter den der Anfrage zugrunde gelegten Annahme einer Verkehrszunahme von 50% auf der Piste 16 erscheint eine Erhöhung der Lärmbelastung um ca. 2,6 NNI nach heutigem Kenntnisstand realistisch.

Die akustischen Berechnungen im Zusammenhang mit dem Umweltverträglichkeitsbericht (UVB) zum Rahmenkonzessionsgesuch zeigen, dass der Lärmzonenplan auch mit dem Verkehrsaufkommen von 1994 eingehalten wurde. Die gleichen Berechnungen für den Zustand 2005 mit Flughafenausbau ergaben indessen im Süden eine Ausdehnung des Gebietes, welches 45 und mehr NNI ausgesetzt ist. Dasselbe grundsätzliche Bild zeigen auch die Leq-Berechnungen. Allgemein gilt, dass akustische Masse bei vorhandener Lärmvorbelastung nur schwach auf das Verkehrswachstum reagieren. Von einer wesentlichen Veränderung der Lärmzonen (im Sinne einer Verschiebung der 45 NNI-Kurve Richtung Südosten) durch die 4. Welle kann daher kaum gesprochen werden.

Die Fluglärmbelastung im Süden wird sich in der oben beschriebenen Art verändern. Bei der Lärmzonenbetrachtung darf aber nicht ausser acht gelassen werden, dass auch unterhalb der 45 NNI-Grenze Fluglärm vorhanden ist und es Menschen gibt, die sich dadurch stark gestört fühlen. Insofern sind auch weitere Gebiete von den durch die 4. Welle veränderten Bedingungen betroffen, so zum Beispiel Wohnquartiere in den Gemeinden Wallisellen und Dietlikon, obwohl dort die NNI-Werte auch unter den neuen Bedingungen zum Teil weit unter 45 liegen werden.

Eine qualitativ wichtige Folge der 4. Welle wird darin bestehen, dass die flugfreien Zeiten im Süden des Flughafens in Zukunft kürzer sein werden als bisher. Die vermehrte Benützung der Piste 16 wird die Piste 28 vom Druck des Verkehrswachstums tendenziell entlasten. Schon zwischen 1994 und 1995 hat die Zahl der Abflüge des Instrumentenflugverkehrs auf der Piste 28 nicht mehr zugenommen (1994: 242 Abflüge pro Tag; 1995: 237).

Der Lärmzonenplan ist ein im Luftfahrtrecht verankertes Planungsinstrument, welches durch die Umweltschutzgesetzgebung abgelöst werden soll. Zu diesem Zweck wird seit einigen Jahren an der Ausarbeitung eines Anhangs «Landesflughäfen» zur Lärmschutzverordnung gearbeitet, wobei die Bewertung des Fluglärms mittels NNI durch den Mittelungspegel L_{eq} (in dB[A]) abgelöst werden soll. Jede Wohnsituation wird dabei nach dem Ausmass der Belärmung und ihrer Zuordnung zu einer Empfindlichkeitsstufe beurteilt und inventarisiert. Gestützt auf diesen Kataster werden dann Lärmschutzprogramme mit Schallschutzmassnahmen an den Gebäuden eingeleitet und durchgeführt. Im Zusammenhang mit diesen von der Baudirektion zu verfügenden Lärmschutzmassnahmen stehen den betroffenen Grundeigentümern Rekursmöglichkeiten offen.

Die Grenzwertvorschläge des Bundes werden soweit absehbar im Laufe des nächsten Jahres publiziert, so dass in absehbarer Zeit mit deren Inkraftsetzung gerechnet werden kann. Im Anschluss daran wird der Lärmkataster erstellt, der voraussichtlich die Lärmzonenpläne ablösen wird. Vor diesem Hintergrund macht es keinen Sinn, den Lärmzonenplan im Zusammenhang mit der 4. Welle neu zu berechnen und öffentlich aufzulegen.

Spardruck an der Universität (KR-Nr. 247/1996)

Daniel Schloeth (Grüne, Zürich) hat am 2. September 1996 folgende Anfrage eingereicht:

Dem Regierungsrat, insbesondere Herrn Buschor, wird bei der Umsetzung der Sparbemühungen an der Universität von den wichtigsten Verbänden an der Universität (Verbände der Privatdozentinnen und -dozenten, der Assistierenden, der Studierenden und des Staatspersonals) Konzeptlosigkeit und zu kurzfristiges Denken vorgeworfen, die zu einem massiven Qualitätsverlust in Lehre und Forschung führen. Vor allem werde dort gespart, wo kurzfristig Einsparungen möglich sind, ohne dass vorgängig geprüft werde, wie der Standard der Universität in Lehre und Forschung trotz Sparmassnahmen aufrechterhalten werden kann.

So werden z.B. zufällig freiwerdende Lehrstühle ohne Berücksichtigung auf ihre Wichtigkeit nicht wiederbesetzt; so werden Assistentenstellen aufgehoben, ohne die schlechte Betreuung der Studierenden und ohne die Bedeutung der Förderung des akademischen Nachwuchses zu gewichten, und es werden Entschädigungen für Lehrbeauftragte gestrichen.

Folgende Fragen interessieren in diesem Zusammenhang:

1. Trifft es zu, wie in der von über 3400 Personen unterzeichneten Petition der Verbände an der Universität behauptet wird, dass an der Universität ohne Konzept gespart wird?
2. Wenn nicht: Wie lassen sich die luxuriösen Sanierungen und Bauten der Universität erklären, wenn gleichzeitig an der Ausbildung gespart wird?
3. Wie sieht die Zusammenstellung der Kosten aus für jedes der letzten fünf Jahre für:
 - Lehre,
 - Forschung,
 - Administration der Universität,
 - Umbauten und Sanierungen?
4. Wie ist die Finanzierung der Universität in der Zukunft sichergestellt, ohne dass die Studiengebühren erneut erhöht werden müssen? Oder rechnet die Erziehungsdirektion schon bald mit Semestergebühren von 2000 Franken?
5. Wie wirken sich die Sparmassnahmen auf die Situation der Frauen an der Universität aus? Mit welchen Massnahmen erfolgt die Implementierung des am 1. Juli 1996 in Kraft getretenen Gleichstellungsgesetzes an der Universität?

Die erwähnte Petition spricht von einem gravierenden Qualitätsverlust in der Ausbildung. Dabei ist von Interesse:

6. Wie viele Stellen an der Universität werden 1996 und wie viele werden 1997 aufgehoben – aufgeschlüsselt nach Professuren, Assistierenden, wissenschaftlichem Personal, technischem Personal, Verwaltungspersonal sowie Haus- und Reinigungspersonal (einschliesslich Berücksichtigung der von der Erziehungsdirektion verschobenen Verwaltungsstellen)?
Wie viele Professuren sind zurzeit unbesetzt, und wie lange dauert und dauerte im Schnitt die Verwaisung der unbesetzten Lehrstühle?
7. Wie viele Entlassungen sind für 1996 und für 1997 vorgesehen? Welche Art von Sozialplänen sieht der Kanton dafür vor?
8. Wie wirken sich die Sparmassnahmen auf die Betreuungssituation (Anzahl Studierende pro Professor[in] und pro Assistent[in]) der Studierenden aus? Wie ist die Betreuungssituation effektiv bei Berücksichtigung der unbesetzten Professuren (Politik des leeren Lehrstuhls)?

Wie ist das Betreuungsverhältnis an der Universität im Vergleich mit demjenigen an der ETH?

Der Regierungsrat antwortet auf Antrag der Direktion des Erziehungswesens wie folgt:

1. Das Konzept zur Umsetzung der «EFFORT»-Massnahmen wurde in enger Zusammenarbeit zwischen Fakultät und Rektorat entwickelt. Es wurde dabei Wert darauf gelegt, dass die negativen Folgen für Lehre und Forschung so gering wie möglich ausfallen. Insbesondere bei der Entscheidung über die Nichtbesetzung von Lehrstühlen wurden die Bedeutung des Lehrstuhles und die Betreuungsverhältnisse berücksichtigt. Die Finanzlage des Kantons erfordert jedoch zwingend sofort wirksame Massnahmen. Solche sind naturgemäss nur bei kurzfristig veränderbaren Positionen – z.B. vakante Lehrstühle, Lehraufträge oder vakante Stellen bei Assistierenden – zu verwirklichen.

2. Der Standard der Universitätsbauten ergibt sich aus dem Raum- und Ausrüstungsbedarf der Universität und aus der Art der Erfüllung dieses Bedarfs. Der hohe Standard in Teilbereichen der Universitätsbauten – davon betroffen sind insbesondere die Laborbauten im Bereich der naturwissenschaftlichen Fächer – folgt zwingend aus den Erfordernissen der Forschung. Zudem ist dem Umstand Rechnung zu tragen, dass für die Bauten der Universität neben den allgemein geltenden Regeln bezüglich Energieverbrauch und den technischen Spezialregelungen zusätzliche Auflagen bestehen, weil es meistens Gebäude mit grossem Publikumsverkehr sind. Schliesslich werden bei der Festlegung der notwendigen baulichen Aufwendungen auch die langfristige Werterhaltung der Investitionen, die Optimierung der Betriebskosten sowie die Reduktion des Verbrauchs berücksichtigt. Konzeptionell und qualitativ hohe Standards wirken sich mittel- und langfristig positiv auf die Unterhalts- und Betriebskosten aus. Bei den heutigen finanziellen Verhältnissen müssen die Standards überprüft und, wo möglich, gesenkt werden.

	1991	1992	1993	1994	1995
3. Die Gesamtaufwendungen für die Universität betragen:					
(in Mio. Franken)	<u>523</u>	<u>563</u>	<u>578</u>	<u>587</u>	<u>592</u>
Der netto durch den Kanton zu deckende Anteil betrug	<u>343</u>	<u>366</u>	<u>372</u>	<u>380</u>	<u>398</u>

Die Bauaufwendungen

beliefen sich auf:

(in 1000 Franken)

Gebäudeunterhalt	15 212	14 378	9 977	11 350	13 453
Umbauten/ Erneuerungsunterhalt	22 648	15 146	16 164	18 947	23 835
Erwerb und Erstellung	<u>50 187</u>	<u>49 181</u>	<u>54 498</u>	<u>26 252</u>	<u>20 430</u>
Bauaufwendungen total:	<u>88 047</u>	<u>78 705</u>	<u>80 639</u>	<u>56 549</u>	<u>57 718</u>

Gemäss Schätzungen des Bundesamtes für Statistik beträgt der Anteil der Forschungskosten an den Hochschulausgaben rund 36%. Insgesamt entfallen rund zwei Drittel des Gesamtaufwandes der Universität auf Personalkosten. Der Anteil der Zentralverwaltung der Universität – ohne die institutsinternen Verwaltungskosten – beläuft sich auf rund 7% der Gesamtausgaben. Die Institutskredite, die dem Vollzug von Forschung und Lehre dienen, machen rund 8% der Gesamtkosten aus.

Eine exakte Aufteilung der Kosten auf Lehre, Forschung und Administration ist kaum möglich, weil die Arbeit der Professorinnen und Professoren, der Angehörigen des Mittelbaus sowie des administrativen Personals gleichzeitig Forschung, Lehre und deren Administration dient. Das gleiche gilt auch für die Benützung der Räume. Insbesondere Lehre und Forschung bilden eine Einheit, indem einerseits eine Forschungstätigkeit in der Regel Voraussetzung für den Einsatz als Lehrperson ist und andererseits die einzelnen Lehrveranstaltungen auf der Forschung aufbauen. Zudem verursacht die Lehre einen relativ hohen administrativen Aufwand z.B. für das Immatrikulationswesen, für die Studierendenadministration oder für das Prüfungswesen.

4. Eine substantielle Erhöhung der Semestergebühren ist derzeit nicht geplant und aufgrund der bestehenden gesetzlichen Regelung nicht möglich.

Die geltende Interkantonale Vereinbarung über Hochschulbeiträge läuft Ende 1998 aus. Die langfristige Sicherstellung der Finanzierung der Universität soll insbesondere durch die neue Interkantonale Universitätsvereinbarung erfolgen, in deren Rahmen eine stärkere Beteiligung der Nichthochschulkantone an den Hochschulkosten angestrebt wird.

5. Die Sparmassnahmen wie die Verschlechterung des Betreuungsverhältnisses in einzelnen Lehrgebieten oder der Abbau von Stellen wirken sich auf Frauen wie Männer gleich aus. Die Umsetzung des Gleichstellungsgesetzes erfolgt zurzeit vor allem durch entsprechende

Information. Die bestehende universitäre Gleichstellungskommission sowie die seit Anfang 1996 auf 50% ausgebauten Frauenanlaufstelle spielen dabei eine wichtige Rolle.

6. Der Vollzug der Sparmassnahmen erfolgt rollend. Zurzeit ist die Streichung von sechs Lehrstühlen, die vorübergehende Vakanz von 23 Lehrstühlen, die Streichung von 38 Mittelbau- und anderen Personalstellen sowie eine gestaffelte, zeitlich begrenzte Vakanz von 39 Mittelbau- und anderen Personalstellen vorgesehen. Von dieser Massnahme ist ein Fünftel bereits 1996 realisiert worden, die restlichen vier Fünftel fallen auf das Jahr 1997 und die folgenden Jahre.

Angesichts der Fluktuation innerhalb des Lehrkörpers sind durchschnittlich rund 10% der Lehrstühle vorübergehend unbesetzt. Gegenwärtig sind es 12–13%, d. h. rund 46 Lehrstühle. Werden die aus Spargründen vorderhand gezielt nicht wiederbesetzten Lehrstühle nicht berücksichtigt, so beträgt die durchschnittliche Vakanz rund ein Jahr.

7. Für 1996 und 1997 ist mit 10 bis 15 eigentlichen Entlassungen zu rechnen. Daneben werden aufgrund der Rotation auslaufende Assistenzen nicht wiederbesetzt. Zudem werden Leistungen aus einem Sozialplan angerichtet und über eine von der Personalabteilung der Universität eingerichtete Stellenbörse werden interne Umplazierungen durchgeführt.

8. Das Betreuungsverhältnis Professor/Studierende beträgt gesamtuniversitär 1:50, dasjenige für Assistierende/Studierende 1:16. Die entsprechenden Werte für die ETH Zürich lauten: 1:35 und 1:5.

Die Verschlechterung des Betreuungsverhältnisses durch die Nichtwiederbesetzung von Lehrstühlen wirkt sich in den einzelnen Fachbereichen unterschiedlich aus. So verändert z.B. die Nichtbesetzung eines Lehrstuhls in der Ethnologie das Verhältnis von 1:81 auf 1:108. Die zwei nicht wiederbesetzten Lehrstühle in der Theologie vermindern das Betreuungsangebot um 17%. In denjenigen Fächern, in denen die einzige bestehende Professur aufgehoben wird, müssen sich die Studierenden andern Fächern zuwenden, was bei diesen eine Verschlechterung des Betreuungsverhältnisses bewirkt.

Sicherung unbewachter Bahnübergänge (KR-Nr. 253/1996)

Esther Z u m b r u n n (DaP/LdU, Winterthur) hat am 9. September 1996 folgende Anfrage eingereicht:

Auf der SBB-Strecke Winterthur–Bauma–Wald (Tösstallinie) haben sich im Frühling ein tragischer und ein glimpflich verlaufener Unfall

auf unbewachten Bahnübergängen ereignet: Am 16. April 1996 wurde beim sogenannten Himmelswegli, einem unbewachten Bahnübergang in Kollbrunn, der nur mit Andreaskreuz gekennzeichnet ist, eine dreizehnjährige Radfahlerin getötet. Am 26. Juli 1996 wurden bei Rikon auf einem unbewachten Bahnübergang bei einem Zusammenstoss zwischen einem Regionalzug und einem Traktor mit Kiesanhänger vier Menschen leicht verletzt. Die Unfälle hätten verhindert werden können, wären die Bahnübergänge mit automatischen Barrieren sowie optischen und akustischen Warnsignalen ausgerüstet gewesen.

Zwei Tatsachen zeigen, wie unverstündlich und unverantwortlich es ist, dass im Kanton Zürich noch immer unbewachte Bahnübergänge existieren. Zum einen erklärte der Regierungsrat am 17. Februar 1988 in der Beantwortung einer Anfrage von Kantonsrat Paul Stopper, er werde die Bestrebungen zur Sanierung von Niveauübergängen auch nach 1990 fortsetzen (KR-Nr. 253/1987). Zum andern leistete der Bund 1988 an die Kosten für die Sicherung der Bahnübergänge mit automatischen Barrieren aus Treibstoffzollgeldern einen Anteil von 70%. Um so fragwürdiger ist es, dass in den seither vergangenen acht Jahren keine oder nur minimale Fortschritte in der Sicherung der Bahnübergänge erzielt wurden.

Das bewegt mich zu folgenden Fragen:

1. Wie viele Unfälle ereigneten sich seit 1988 auf unbewachten Bahnübergängen im Kanton Zürich? Sind dabei Personenopfer zu beklagen? Welche Sachschäden wurden angerichtet?
2. Welche unbewachten Bahnübergänge im Kanton Zürich sind seit 1988 mit automatischen Barrieren und akustisch-optischen Warnblinkanlagen ausgerüstet worden?

Der Regierungsrat antwortet auf Antrag der Direktion der Volkswirtschaft wie folgt:

Niveaugleiche Kreuzungen von Verkehrswegen stellen immer Gefahrenquellen dar, welche die besondere Aufmerksamkeit der Verkehrsteilnehmer erfordern. Bei Kreuzungen mit Bahnanlagen gilt dies in erhöhtem Mass, weil die Bahn wegen ihres langen Bremsweges in den meisten Fällen nicht schnell genug anhalten kann. Sowohl Bahnunternehmen wie auch Strasseneigentümer sind darum bemüht, die Zahl der Niveauübergänge zu verkleinern oder die bestehenden Übergänge mit zweckmässigen Sicherungsanlagen auszurüsten. Dabei ist für die

Einrichtung von automatischen Schrankenanlagen mit einem Aufwand von mehreren 100000 Franken zu rechnen. Die Bedeutung dieser Sicherheitsmassnahmen wird auch vom Bund anerkannt, indem aus den Mitteln der Treibstoffzollerträge namhafte Beiträge ausgerichtet werden. Allerdings sind diese Beiträge 1992 von 70% auf 60% und anfangs 1996 auf 54% reduziert worden. Ausgerichtet werden diese Beiträge nur an Übergänge, welche dem allgemeinen motorisierten Verkehr dienen. Vom Bund werden also keine Fuss- und Radwegübergänge oder Übergänge mit Nutzungsbeschränkungen subventioniert, weshalb die betroffenen Strassen- und Wegeigentümer durch die Erstellung von Sicherungsanlagen oft sehr stark belastet werden. Dennoch sind die Bemühungen um weitere Verbesserungen in Zusammenarbeit mit den Bahnen und den beteiligten Gemeinden und Privaten weiterzuführen.

In der Zeit zwischen dem 1. Januar 1988 und dem 30. September 1996 ereigneten sich auf unbewachten Bahnübergängen im Kanton Zürich (ohne die Städte Zürich und Winterthur) 62 polizeilich registrierte Kollisionen mit der Bahn. Davon entfielen 8 auf die Tösstallinie, je 10 auf andere Linien der SBB und auf die Bremgarten–Dietikon–Bahn, 20 auf die Forchbahn, einer auf die Sihltallinie der SZU und 13 auf Werk- und Industrieanlagen. Dabei wurden 9 Personen getötet und 18 verletzt. Der entstandene Sachschaden wird auf rund 1,5 Mio. Franken geschätzt.

Auf dem SBB-Netz im Kanton Zürich wurden seit 1988 von ursprünglich 168 unbewachten Bahnübergängen deren 52 aufgehoben oder gesichert. Heute bestehen auf diesem Netz noch 269 Bahnübergänge (1988:335). Davon sind 116 immer noch unbewacht (168). 126 (89) sind mit automatischen Barrierenanlagen und Wechselblinkern ausgerüstet, 22 (68) mit Schrankenanlagen, welche der Signalisationsverordnung noch nicht entsprechen (meist fehlen die Wechselblinker), und 5 (10) mit Blinklichtanlagen. Auf den beiden Linien der Sihltal–Zürich–Uetliberg-Bahn wurden seit 1988 sieben Übergänge mit Vollschranken ausgerüstet; ein unbewachter Privatübergang wurde aufgehoben. Bei der Südostbahn konnte auf Zürcher Gebiet ein unbewachter Privatübergang durch eine Unterführung ersetzt werden. Bei der Bremgarten–Dietikon-Bahn, wo die Bahn auf Stadtgebiet von Dietikon besonders viele, meist polizeilich nicht registrierte Unfälle verzeichnete, sind an drei Orten neue Verkehrsregelungsanlagen installiert worden. Bei der Forchbahn existierten 1988 ausserhalb der Stadt Zürich noch 62 Niveauübergänge. Davon sind seither 17 aufgehoben und teilweise durch rückwärtige Erschliessungen ersetzt worden. Weitere 6 sollen im Rahmen eines Quartierplanverfahrens geschlossen werden. Vier Über-

gänge sind mit Verkehrsregelungsanlagen und acht mit einem Blinklicht gesichert.

Vollzug der Bestimmungen für die Landwirtschaftszonen gemäss kantonalem Richtplan (KR-Nr. 262/1996)

Julia Gerber Rüg g (SP, Wädenswil) hat am 16. September 1996 folgende Anfrage eingereicht:

Der Bundesrat hat am 15. Mai 1996 im Zusammenhang mit der Prüfung des neuen kantonalen Richtplanes beschlossen, den Streusiedlungsperimeter im Zimmerberg und in den ausserhalb der Entwicklungskonzeption «Pro Zürcher Berggebiet» liegenden Gemeinden im Zürcher Oberland nicht zu genehmigen. Seit Jahren werden in diesen Zonen Gebäude oft mit Wissen der Gemeindebehörden illegal zu landwirtschaftsfremden, nicht standortgebundenen Zwecken genutzt. Diese Gebäude müssten nach dem Bundesratsentscheid geräumt werden. In diesem Zusammenhang bitte ich den Regierungsrat um die Beantwortung folgender Fragen:

1. Hat der Regierungsrat Kenntnis von Anzahl und Lage der illegal genutzten Gebäude? Wenn ja, ist der Regierungsrat bereit eine solche Liste im Rahmen der Beantwortung dieser Anfrage zu veröffentlichen?
2. Weiss der Regierungsrat, wie viele Gebäude heute in den betreffenden Zonen leerstehen, weil sie nicht mehr landwirtschaftlich genutzt werden und eine andere Nutzung nicht zulässig ist? Wenn ja, bitten wir darum auch diese Zahl bekanntzugeben.
3. Wie gedenkt der Regierungsrat den Vollzug des Richtplanes hinsichtlich der illegalen Nutzung von Gebäuden in der Landwirtschaftszone anzupacken?
4. Hat der Kanton die Bauämter der betroffenen Gemeinden bereits instruiert? Wenn ja, wie?
5. Kann sich der Regierungsrat vorstellen, jede beantragte Nutzung für ein von der Landwirtschaft nicht mehr benötigtes Gebäude einzeln zu prüfen und zu bewilligen, wenn das Gebäude dafür nicht verändert werden muss, die neue Nutzung die Umwelt nachweislich nicht belastet und keine zusätzlichen Infrastrukturmassnahmen notwendig sind?
6. Wäre eine solche Lösung mit dem bestehenden Planungsrecht vereinbar? Wenn nein, welche gesetzlichen Änderungen wären notwendig?

Der Regierungsrat antwortet auf Antrag der Direktion der öffentlichen Bauten wie folgt:

Richtpläne sind behördenverbindlich. Sie haben keine unmittelbaren Rechtswirkungen auf das Grundeigentum und seine zulässigen Nutzungen. Die Festlegungen der Richtpläne müssen in aller Regel zuerst in Nutzungsplänen umgesetzt werden. Eine Ausnahme bildet allerdings die nach der Raumplanungsverordnung des Bundes erforderliche Eintragung der Gebiete mit traditioneller Streubauweise. Hier bewirkt der Richtplaneintrag, dass die nach dieser Verordnung in solchen Gebieten unter weiteren Bedingungen geltenden Erleichterungen für Nutzungsänderungen von bestehenden Gebäuden in Landwirtschaftszonen anwendbar sind. Dies gilt nun für die vom Kantonsrat bezeichneten Gebiete in der Region Zürcher Oberland, soweit sie im Bereich «Pro Zürcher Berggebiet» liegen, sowie in der ebenfalls zu diesem Bereich gehörenden Gemeinde Turbenthal, dagegen infolge der teilweisen Nichtgenehmigung durch den Bundesrat nicht für die weiteren vom Kantonsrat bezeichneten Gebiete der Gemeinden Dürnten, Hittnau, Pfäffikon, Russikon sowie in den Regionen Winterthur und Umgebung und Zimmerberg.

Die Bezeichnung als Gebiet mit traditioneller Streubauweise hat, soweit sie vom Bundesrat genehmigt worden ist, ausser neuen Änderungsmöglichkeiten zur Folge, dass dort auch allenfalls bereits erfolgte Nutzungsänderungen bewilligungsfähig geworden sind. Die Anwendbarkeit der in Frage stehenden Bestimmungen der Raumplanungsverordnung ändert aber nichts daran, dass auch solche Nutzungsänderungen einer nachträglichen Bewilligung der örtlichen Baubehörde mit einer vorgängig von der Baudirektion zu erteilenden Ausnahmebewilligung bedürfen und dass in diesen Bewilligungsverfahren im einzelnen zu prüfen ist, ob die weiteren Bedingungen erfüllt sind.

Auf ohne Bewilligung erfolgte Nutzungsänderungen von Gebäuden in Teilen der Landwirtschaftszone, die nicht als Gebiete mit traditioneller Streubauweise bezeichnet oder vom Bundesrat nicht als solche genehmigt worden sind, hat der Bundesratsentscheid keinen Einfluss. Dass solche Änderungen mit oder ohne bauliche Eingriffe einer Bewilligung bedürfen, gilt spätestens seit dem am 1. Januar 1980 erfolgten Inkrafttreten des Bundesgesetzes über die Raumplanung. Der Baudirektion sind denn auch zahlreiche Fälle bekannt, in denen die örtlichen Baubehörden für bereits erfolgte Änderungen die nachträgliche Durchführung des Bewilligungsverfahrens veranlasst haben. Ob solche Verfah-

ren zur nachträglichen Erteilung der Bewilligung führen können, hängt davon ab, ob der vor der Nutzungsänderung vorliegende Zustand den Vorschriften entsprach oder ihm die Bestandesgarantie zukam und ob die Änderung im Rahmen einer teilweisen Änderung im Sinne des Bundesrechts blieb. Wo diese Bedingungen nicht erfüllt sind, muss die örtliche Baubehörde die Wiederherstellung des rechtmässigen Zustandes anordnen, soweit dies nicht gegen den Grundsatz der Verhältnismässigkeit verstösst.

Weil der erstinstanzliche Vollzug des öffentlichen Baurechts in die Zuständigkeit der Gemeinden fällt, führt die Baudirektion keine systematischen Kontrollen über das Vorhandensein von ohne Bewilligung erfolgten Nutzungsänderungen durch. Auch über die bekannte Tatsache, dass zahlreiche früher landwirtschaftlich genutzte Gebäude heute leerstehen oder vorübergehend zum Einlagern nichtlandwirtschaftlicher Güter verwendet werden, sind keine kantonalen Erhebungen durchgeführt worden und auch nicht vorgesehen. Es kann davon ausgegangen werden, dass den Bauämtern der Gemeinden die auf solche Fälle anwendbaren Vorschriften bekannt sind.

Der Regierungsrat hat in mehreren Vernehmlassungen zu Revisionsvorschlägen des Bundes auf die Probleme der leerstehenden, nicht mehr landwirtschaftlich genutzten Gebäude, aber auch der seit langem bestehenden Gebäude ausserhalb der Bauzonen, die nie landwirtschaftlichen Zwecken gedient haben, mit Nachdruck hingewiesen. Es liesse sich mit den grundlegenden Zielen der Raumplanung sicher vereinbaren, Nutzungsänderungen bestehender Gebäude unter der Voraussetzung, dass das Gebäude nicht erheblich verändert und die Umwelt nicht stärker belastet wird und keine zusätzlichen Erschliessungsmassnahmen erforderlich sind, im ganzen Kanton zu erleichtern. Dafür ist jedoch eine Änderung von Bestimmungen des Bundesrechts unumgänglich. Leider entspricht der gegenwärtig den eidgenössischen Räten vorliegende Revisionsantrag des Bundesrates den Bedürfnissen, wie sie in unserem Kanton bestehen, nur höchstens zu einem kleinen Teil.

Erklärung der Sozialdemokratischen Fraktion

Hartmuth A t t e n h o f e r (SP, Zürich) verliest folgende Erklärung der Sozialdemokratischen Fraktion zur Erhaltung von Wohnraum als sozialem Gut:

Die Stimmbürgerinnen und Stimmbürger der Stadt Zürich haben gestern Sonntag mit 63'283 gegen 37'929 Stimmen beschlossen, die

Stadt Zürich für weitere drei Jahre dem Gesetz über die Erhaltung von Wohnungen für Familien, das sogenannte Wohnerhaltungsgesetz (WEG), zu unterstellen.

Dieses deutliche Abstimmungsresultat zeigt, dass der Wohnungsmangel in der Stadt Zürich nach wie vor ein Problem ist. Insbesondere fehlt es an finanziell tragbaren Familienwohnungen. Das Abstimmungsresultat zeigt sehr klar, dass die Bevölkerung im Wohnraum ein soziales Gut sieht, das nicht leichtfertig umgenutzt werden soll.

Der in der Stadt Zürich zum Ausdruck gekommene Volkswille ist sehr deutlich und muss deshalb auch auf kantonaler Ebene Einfluss erhalten. Regierungsrat und Kantonsrat haben diesen Volkswillen ernst zu nehmen.

Die Sozialdemokratische Fraktion fordert deshalb den Regierungsrat auf, die Vorlage 3539 zurückzuziehen. Diese Vorlage hat zum Inhalt, das WEG aufzuheben. Die Begründung des Regierungsrates für seinen Antrag auf Aufhebung des WEG, es sei keine Gemeinde mehr dem WEG unterstellt, ist mit dem Volksentscheid von gestern hinfällig geworden. Ausserdem können heute schon kleine Wohnungen zu grossen Wohnungen zusammengelegt werden. Entsprechende Gesuche von Baugenossenschaften werden bewilligt. Auch privaten Hauseigentümern werden solche Grundrissänderungen zugestanden. Voraussetzung ist ein entsprechender Grundbucheintrag, damit die Nutzung fürs Wohnen gewährleistet ist.

Zudem fordert die Sozialdemokratische Fraktion den Regierungsrat auf, die kürzlich eingereichte Volksinitiative des Zürcher Mieterinnen- und Mieterverbands für einen generellen Wohnraumschutz schnellstmöglich dem Kantonsrat und dem Volk vorzulegen.

Protokollauflage

Im Sekretariat des Rathauses liegen die Protokolle der 79. Sitzung vom 11. November 1996, 8.15 Uhr, und der 80. Sitzung vom 18. November 1996, 8.15 Uhr, zur Einsichtnahme auf.

Petitionen eingereicht

Es ist eine Petition mit dem Titel «Petition gegen Zentralismus und Gleichschaltung in der Lehrerbildung» eingereicht worden. Sie wurde von einem Komitee in Luzern zugestellt und trägt etwa 78'000 Unterschriften. Sie richtet sich an die Parlamente aller Kantone.

Der Personalausschuss der Klinik Rheinau hat ebenfalls eine Petition eingereicht. Der Personalausschuss protestiert darin gegen die vom Regierungsrat vorgeschlagenen Massnahmen zur Sanierung des Kantonalbudgets, vorab gegen die Lohnabbaupläne.

Die Petitionen liegen im Sekretariat des Rathauses zur Einsichtnahme auf.

Parlamentarier(innen)-Skirennen

Das Skirennen für Parlamentarier und Parlamentarierinnen findet nächstes Jahr am 7. Februar statt, und zwar bei viel Schnee in Fischenthal und bei wenig Schnee in Kerenzberg.

2. Gesetz über den Rechtsschutz in Verwaltungssachen (Verwaltungsrechtspflegegesetz) (Änderung) (Antrag des Regierungsrates vom 3. Mai 1995 und geänderter Antrag der Kommission vom 22. Oktober 1996) 3451a

3. Motion KR-Nr. 83/1992 betreffend ein zeitgemässes Enteignungsverfahren (Bericht und Antrag des Regierungsrates vom 14. Juni 1995 und gleichlautender Antrag der Kommission vom 22. Oktober 1996) 3454

Traktanden 2 und 3 abgesetzt (siehe Geschäftsordnung).

4. Bauprogramm der Staatsstrassen für die Jahre 1997–1999 (Bericht des Regierungsrates vom 9. Oktober 1996 und Kenntnissnahmen der Finanzkommission vom 7. November 1996 und der Raumplanungskommission vom 25. Oktober 1996) 3538

Hans R u t s c h m a n n (SVP, Rafz), Präsident der Raumplanungskommission: Nach § 8 des Strassengesetzes hat der Regierungsrat jährlich über das Bauprogramm der Staatsstrassen der nächsten drei Jahre Bericht zu erstatten. Während die Finanzkommission die finanziellen Aspekte des Strassenbaus prüft, obliegt es der Raumplanungskommission, die planerischen Aspekte zu überprüfen. Wie dem Ausbau des öV kommt auch dem Strassennetz eine grosse raumplanerische und volkswirtschaftliche Bedeutung zu.

Das vorliegende Strassenbauprogramm wird weiterhin von der schlechten finanziellen Situation des Strassenfonds diktiert. In den nächsten drei Jahren werden nur sehr zurückhaltend Investitionen möglich sein. Daher vermag das Strassenbauprogramm in den nächsten Jahren in unserem Kanton keine neuen Akzente zu setzen.

Gemäss § 28 des Strassengesetzes sind die Aufwendungen für den Bau und den Unterhalt der Staats- und Nationalstrassen über den Strassenfonds zu finanzieren. Der Strassenfonds wird bekanntlich durch die Einnahmen aus den Verkehrsabgaben gespeisen. Der Strassenfonds ist heute nicht nur leer, er ist sogar verschuldet. Eine Sanierung des Strassenfonds durch eine Erhöhung der Verkehrsabgaben ist mit der Ablehnung der beantragten Sonderabgabe zur dringlichen Schliessung von vier Autobahnücken ein weiteres Mal gescheitert. Der Strassenfonds kann auch nicht mit einer Einlage von allgemeinen Staatsmitteln rechnen, obwohl dies gemäss Strassengesetz an sich möglich wäre. Dafür würde sich wohl im Kantonsrat keine Mehrheit finden. Bekanntlich fehlen nicht nur Mittel im Strassenfonds, auch der Staatshaushalt benötigt Sanierungsmassnahmen.

Richtigerweise setzt der Regierungsrat angesichts dieser schlechten finanziellen Randbedingungen die Priorität beim Unterhalt von Brücken und Fahrbahnen. Dies insbesondere zur Vermeidung weiterer Schäden am Strassennetz. Gegenüber den Vorjahren werden deshalb wieder etwas mehr Mittel für die Staatsstrassenerhaltung eingesetzt.

Weil der Erhaltung des bestehenden Strassennetzes gegenüber weitem Ausbauten und Erneuerungen Vorrang zukommt, bleibt auch das Investitionsvolumen für den Strassenbau sehr bescheiden. Die knappen Mittel verzögern auch das Bauprogramm der Nationalstrassen in unserem Kanton. Bekanntlich zahlt der Kanton zirka 20 Prozent an die Aufwendungen für den Bau von Nationalstrassen. In den nächsten Jahren werden jährlich zwischen 130 und 170 Millionen Franken Bruttoinvestitionen getätigt. Drei Viertel davon entfallen auf die Nationalstrassen. Neue Staatsstrassen sind praktisch keine mehr geplant. Wir

haben im Kanton ein Staatsstrassenmoratorium. Die Nettoinvestitionen steigen in den nächsten drei Jahren leicht von jährlich 55 auf 62 Millionen Franken.

Bei den Nationalstrassen ist in Absprache mit dem Bund folgende Etappierung vorgesehen:

- Fertigstellung der N4 im Weinland;
- Fertigstellung der N4 in Knonau;
- Fertigstellung der N20, Umfahrung Birmensdorf und der N4-Teilabschnitte Knonau bis Zwillikon, bis etwa zum Jahr 2008;
- Uetlibergtunnel, N4; hier wird mit einer Fertigstellung frühestens im Jahr 2015 gerechnet;
- Fertigstellung des Islisbergtunnels ist laut Bauprogramm etwa im Jahr 2020 vorgesehen.

Dazu kommen noch Nachtragsarbeiten und Ausbauten bei bestehenden Nationalstrassen.

Bei den Staatsstrassen wird als grösseres Projekt gegenwärtig lediglich am Autobahnzusammenschluss Kloten gearbeitet. Dieser Objektkredit wurde im Jahr 1991 vom Zürcher Volk bewilligt. Mit dem Bau wurde dieses Jahr begonnen. Hier wird mit einer Inbetriebnahme im Jahr 2001 gerechnet.

Bei den Radfahreranlagen besteht eine gesetzliche Verpflichtung, jährlich 10 Millionen Franken zu investieren. Diese Beträge sind im Strassenbauprogramm auch entsprechend enthalten. Ein Nachholbedarf besteht bei den Lärmschutzsanierungen. Hier werden die Beträge bis ins Jahr 1999 von 2 auf 4,5 Millionen Franken aufgestockt. Sodann sind jährlich zwischen 4 und 6 Millionen Franken für Fussgängeranlagen vorgesehen.

Die Raumplanungskommission hat an ihrer Sitzung vom 25. Oktober das Strassenbauprogramm diskutiert und auch zur Kenntnis genommen. Neben Grundsatzfragen zum Strassenbau und Fragen zu einzelnen Bauvorhaben wurden unter anderem auch die Abschreibungssätze bei den Investitionen sowie die Beitragssätze des Kantons bei den Nationalstrassen diskutiert.

Bezüglich der Finanzierung der Nationalstrassen hat der Kantonsrat bekanntlich vor einigen Wochen eine Standesinitiative an den Bund überwiesen. Damit soll erreicht werden, dass der Bund die Kosten für den Bau und den Unterhalt von Nationalstrassen voll aus Treibstoffzollgeldern finanziert. Diese Massnahme würde die schlechte Lage des Strassenfonds markant verbessern.

Im Rahmen der Raumplanungskommission bitte ich Sie, das Strassenbauprogramm 1997–1999 ebenfalls zur Kenntnis zu nehmen.

Liselotte Illi (SP, Bassersdorf), Präsidentin der Finanzkommission: In der Finanzkommission haben wir uns vor allem mit den finanziellen Aspekten des Strassenbauprogramms befasst, und zwar taten wir dies an zwei Sitzungen, am 24. Oktober und am 7. November.

Die finanziellen Aspekte sind nicht sehr erfreulich. Herr Rutschmann hat es gesagt: Der Strassenfonds ist verschuldet. Ende 1995 waren es rund 78 Millionen Franken Schulden. Das Budget und die Hochrechnung 1996 zeigen, dass diese Verschuldung etwa stabil geblieben ist. Auch mit dem vorliegenden Strassenbauprogramm wird die Verschuldung etwa auf dem bisherigen Stand gehalten. Aus finanzrechtlicher Sicht dürfte man sich nicht mit einer stabilen Verschuldung begnügen. Der Strassenfonds muss mittelfristig entschuldet werden.

Vor einem Jahr hat die Finanzkommission verbindlichere Angaben über die Sanierung des Strassenfonds verlangt. Diese Angaben müssten eigentlich – das wäre wünschenswert – in diesen Bericht integriert und dem Kantonsrat ebenfalls zur Kenntnis gebracht werden. Sie fehlen in diesem Jahr wiederum. Der Regierungsrat gibt sich damit zufrieden, dass die Verschuldung des Strassenfonds nicht mehr weiter ansteigt. Einnahmen und Ausgaben sind also ausgeglichen.

Entschuldungsmassnahmen sind für die dreijährige Berichtsperiode nicht vorgesehen. Erst ab dem Jahr 2000 sind jährliche Einlagen von jeweils 50 Millionen Franken in das Bestandeskonto des Strassenfonds vorgesehen. Das haben Sie dem Finanzplan entnehmen können. Allerdings beruhen diese Einlagen auf der optimistischen Annahme, dass Ende dieses Jahrtausends die Verkehrsabgaben erhöht werden können. Ich meine, dies sind sehr unsichere Prognosen.

Das Bauprogramm, das heute vorliegt, ist zum Teil bereits leicht überholt. Sie haben gesehen, dass der Regierungsrat mit dem Novemberbrief für den Nationalstrassenbau weitere 25 Millionen Franken beantragt hat. Entgegen dem Titel dieses Berichts, der eigentlich nur vom Bau von Staatsstrassen spricht, behandeln wir ja hier auch den Nationalstrassenbau.

Die materielle Beurteilung über das vorliegende Bauprogramm hat die Finanzkommission weitgehend der Raumplanungskommission überlassen, die als Fachkommission dafür fachlich zuständig ist. Der Kantonsrat hat abzuwägen, ob dem finanzrechtlichen Teil, also der

Entschuldungsforderung, höhere Priorität einzuräumen ist als andern Zielen. Allerdings ist diese Vorlage 3538 nur zur Kenntnis zu nehmen. Die Finanzkommission hat das Programm zur Kenntnis genommen, wenn auch mit einigen finanzrechtlichen Bedenken und dem Ersuchen an den Regierungsrat, im nächstjährigen Programm verbindlichere Angaben über die Fondssanierung zu machen und die Fondsentwicklung transparent darzustellen.

Vreni Püntener-Bugmann (Grüne, Zürich): Ich spreche zum Bereich der Umwelt- und Verkehrspolitik im Zusammenhang mit dem Strassenbauprogramm.

Im Mai dieses Jahres wurde eine Studie des Eidgenössischen Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartements vorgestellt. Es ging dabei um den Verkehr. In den Zeitungen war etwa folgendes zu lesen: «2100 Menschen müssen in der Schweiz jedes Jahr frühzeitig ihr Leben lassen, weil der Verkehr unsere Luft verschmutzt. 22'000 Menschen leiden aufgrund der Luftbelastung durch den Verkehr an chronischer Bronchitis. 31'000 Kinder haben deshalb jedes Jahr akute Bronchitis. 1,4 Millionen Asthmaattacken sind auf dieselbe Ursache zurückzuführen. Das kostet die Schweiz 12'100 Spitalpflegetage pro Jahr und 426'000 verlorene Arbeitstage. Die auf diese Weise verursachten Kosten belaufen sich auf 1,6 Milliarden Franken. Teilt man diese Kosten auf die verschiedenen Verkehrsträger auf, so ist der Strassenverkehr, da ist der Personen- und der Güterverkehr gemeint, der Hauptverantwortliche.» Soweit eine Zusammenfassung der Zeitungsmeldungen.

Das sind Ergebnisse, die eigentlich aufrütteln müssten. Diese Ergebnisse müssten Sie schockieren. Sie rufen nämlich nach einer Umkehr, nach neuen Zielen, neuen Ideen, und ganz bestimmt nach neuem Handeln in der Verkehrspolitik. Doch nichts dergleichen geschieht, weder beim Bund noch beim Kanton, noch bei bürgerlichen Politikerinnen und Politikern. Nach der Kenntnisnahme, oder eben nach dem Ignorieren, wird wieder zur Tagesordnung übergegangen.

Einen weiteren Aspekt stellt der CO₂-Ausstoss und damit der Treibhauseffekt dar. Der Verkehr hat heute von den Verbrauchergruppen Dienstleistungen inklusive Landwirtschaft, Industrie, Privathaushalte und Verkehr den weitaus grössten Anteil an CO₂-Ausstoss. Während die Prognosen für die übrigen Verbrauchergruppen weniger CO₂-Ausstoss voraussagen, wird für den Verkehr mit der heutigen Energie- und Verkehrspolitik eine weitere sehr starke Zunahme prognostiziert. Und

selbst mit allen zurzeit diskutierten Massnahmen des Bundes – noch nicht den beschlossenen – wird für die Zukunft noch eine leichte Steigerung des CO₂-Ausstosses des Verkehrs vorhergesagt. Diese Angaben sind nachzulesen in den Unterlagen zur Vernehmlassung über ein CO₂-Gesetz des Bundes. Für die Grünen ist es klar: Eine Energie- und eine Verkehrspolitik, welche den Verkehrsbereich bewusst schonen, ist absolut nicht zukunftsverträglich.

Zum Nationalstrassenbau: So diskutieren wir also heute im Bewusstsein der gravierenden Auswirkungen des Verkehrs, welche neuen Strassen wir in den nächsten Jahren noch bauen werden. Neue Nationalstrassenabschnitte mit jährlich Millionen Franken, und wir wissen, dass damit die Attraktivität des Strassenverkehrs noch grösser wird, dass damit das Verkehrswachstum weiter ermöglicht, ja sogar noch gefördert wird. Statt dass wir versuchen, die Probleme wirklich zu lösen, klammern wir die negativen Aspekte des Verkehrs auch beim Thema Nationalstrassenbau weitgehend aus. Das Fazit: Die Belastungen von Menschen und Umwelt werden trotz Bemühungen für viele technische, kleine Verbesserungen übermässig bleiben. Der Strassenverkehr deckt nicht einmal die durch ihn verursachten Kosten, und wir alle werden auch in Zukunft jährlich hohe Dreckluftkosten in Milliardenhöhe und viel Dreckluftkrankheitsfälle und auch viele Leiden zu tragen haben.

Die Grünen akzeptieren diese Politik nicht. Endlich müsste auch für den motorisierten Personen- und Güterverkehr auf der Strasse gelten, was für andere umweltschmutzende Tätigkeiten gilt: Zuerst Stabilisierung und dann Abnahme. Das hätte auch Folgen für den Strassenbau, Folgen für den Lärmschutz, für die Fussgängeranlagen und für die Radwege im Kanton Zürich.

Und nebenbei: Statt auf diese Punkte einzugehen, erhalten wir dann noch einen Werbeprospekt «INFOS Westumfahrung Zürich», aus dem hervorgeht, wie es mit der N4 und mit der N20 beim Bau aussehen soll. Gehe ich richtig in der Annahme, dass in dieser Werbeschrift auf der Frontseite ganzseitig über die negativen Auswirkungen des Verkehrs, die Gefahren für Menschen und Umwelt und über die Absurdität der ständigen Verkehrszunahmen berichtet werden wird? Der Direktor des Bundesamtes für Strassenbau jedenfalls musste mit grossen Scheuklappen ausgerüstet gewesen sein, als er sein Vorwort für die erste Ausgabe des Blattes verfasst hat.

Zu den übrigen Bereichen des Strassenbauprogramms; zu den Staatsstrassen: Die Grünen unterstützen die zusätzlichen Mittel für die Stras-

senerhaltung und für Lärmschutz. Es ist zu begrüssen, dass für die Lärmschutzmassnahmen endlich mehr Geld zur Verfügung steht, wenn auch immer noch auf relativ tiefem Niveau. Das Beispiel Adliswil, wo 1992 die Lärmschutzmassnahmen sistiert wurden und 1998 nun endlich mit der Realisierung begonnen werden soll, ist ein unrühmliches Beispiel dafür, wie lange die betroffene Bevölkerung auf Verbesserungen bezüglich Lärm warten muss. Wie viel weniger Geld wäre wohl nötig beim Lärmschutz und wie viel mehr Leute würden davon profitieren, wenn der Verkehr nicht weiter zunehmen, sondern reduziert würde!

Zu den Radwegen: Dass wiederum wenigstens 10 Millionen Franken für die Radwege eingesetzt werden, zuzüglich den Ausgaben in den Städten Zürich und Winterthur, entspricht wohl in etwa dem gesetzlichen Auftrag aus dem Jahr 1995, als mittels einer Volksinitiative wieder 10 Millionen Franken plus Teuerung für Radwegbauten festgeschrieben wurden. Entschieden weisen wir Grünen aber die Absicht zurück, diese gesetzlichen Bestimmungen zu ändern, obwohl sichere, attraktive und durchgehende Verbindungen für Velofahrerinnen und Velofahrer noch lange nicht überall bestehen.

Zu den Fussgängeranlagen: Das Bauprogramm sieht für Fussgängeranlagen weniger Mittel vor. Zum Teil seien kleinere, billigere Vorlagen zu realisieren, zum Teil lägen aber auch keine Forderungen der Gemeinden vor. Es wäre aber sicher falsch, daraus zu schliessen, die Situation für die Fussgängerinnen und Fussgänger hätte sich verbessert und wäre überall gut. Hier ist sicher nicht der Ort zu sparen. Wir fordern die Gemeinden auf, zusammen mit dem Kanton die Situation für die zu Fuss Gehenden weiter zu verbessern. Es sollte dabei vor allem darum gehen, Staatsstrassen innerorts generell bewohnerfreundlicher, fussgängerfreundlicher zu gestalten. Das Tempo auf diesen Ortsdurchfahrten muss dringend reduziert werden. Dafür sollten zukünftig mehr Gelder eingesetzt werden und nicht weniger.

Ich fasse nochmals kurz zusammen: Die Grünen kritisieren wieder einmal – und aufgrund der neuesten Studien sicher mit Recht – die heutige Verkehrspolitik und damit auch speziell den Abschnitt Nationalstrassen des Strassenbauprogramms. Der Widerspruch zwischen den Belastungen durch den Verkehr und dem weiteren Strassenbau dürfte auch im Kanton Zürich nicht länger ohne Folgen bleiben.

Ulrich Isler (FDP, Seuzach): Es besteht kein Zweifel darüber, dass das Bauprogramm der Staatsstrassen für die Jahre 1997 bis 1999 nach der Ablehnung der Sonderabgabe finanzielle Einschränkungen erfahren

musste. Die Ablehnung der Sonderabgabe hat auch dazu geführt, dass zeitliche Erstreckungen und bautechnische Etappierungen vordringlich wurden. Frau Püntener, es hat keinen Sinn, über die Notwendigkeit dieses Bauprogramms zu streiten. Volksentscheide liegen vor, und die Abstimmung findet, wie Herr Attenhofer in der Raumplanungskommission richtig gesagt hat, tatsächlich auf Rädern statt. Leider sind die Räder eben nicht aus Eisen.

In bezug auf die Westumfahrung Zürich sind sämtliche verwaltungsrechtliche Beschwerden vom Bundesgericht abgewiesen worden, und das Ausführungsprojekt ist genehmigt. Trotzdem stimmt es nachdenklich, dass die Finanzsituation den Regierungsrat zwingt, die Anschlussbauwerke um sechs bis zehn Jahre zu verzögern. Wir haben es vorhin von Herrn Rutschmann gehört: Fertigstellung des Islisbergtunnels 2020, Uetlibergtunnel im besten Fall 2015 und N20 Birmensdorf im Jahr 2008. Bei 160'000 Arbeitslosen stellt sich ernsthaft die Frage, ob heute nicht konjunktur- und beschäftigungspolitische Impulse auslöst werden müssen und können. Allein im Bauhauptgewerbe gingen in den vergangenen sechs Jahren mehr als 50'000 Stellen verloren. Wenn der Bund dem Kanton Zürich keine Darlehen gewähren sollte, fragen wir den Regierungsrat an, welche andere Möglichkeiten er ins Auge fasst und welche beschäftigungswirksamen Arbeitsbeschaffungsmassnahmen er einleiten oder initiieren will.

Neben den Neubauten ist der Regierungsrat auch im Unterhalt der Staatsstrassen gefordert, stehen doch nur 40 Millionen statt der erforderlichen 70 Millionen Franken zur Verfügung. Sparschäden sind deshalb folgenschwer, weil sie ein Mehrfaches an Kosten zu deren Behebung auslösen. Vergessen Sie bei dieser Gelegenheit bitte nicht, dass sich die Bundesbeiträge für den baulichen Unterhalt der Nationalstrassen von heute 80 Prozent auf 42 Prozent reduzieren werden. Auch diese Massnahme wird sich doppelt negativ auf die Beschäftigungssituation auswirken.

Ernst J u d (FDP, Hedingen): Als Mitglied der Finanzkommission weiss ich wohl, dass bei der gegenwärtigen trüben Finanzlage 1997 bis 1999 nicht mehr gemacht werden kann. Um diese Zeitspanne handelt es sich ja beim vorliegenden Bauprogramm. Es dürfte jedoch allen klar sein, dass wir mittel- und längerfristig mehr machen müssen, sonst kostet uns die Sanierung der Staatsstrassen einiges mehr.

Ich spreche auch als Vertreter des stark betroffenen Bezirks Affoltern und als Gemeindepräsident von Hedingen, der Gemeinde, die beim

Zeitplan für die Fertigstellung des Nationalstrassennetzes – Seite 3 der Weisung – am längsten und deshalb am stärksten zu leiden hätte. Wenn wir die Verbindung im Säuliamt fertigstellen und damit die Lücke schliessen, dann bauen wir keine neuen Strassen, Frau Püntener, dann beenden wir den Bau der Nationalstrasse von Schaffhausen nach Chiasso.

Ich erlaube mir, zwei Vorbehalte zum Nationalstrassenbau anzubringen:

1. Beim Bundesrat ist meines Wissens ein Gesuch der Zürcher Regierung hängig betreffend Vorfinanzierung des 20prozentigen Anteils des Kantons Zürich durch den Bund – für den Islisberg- und den Uetlibergtunnel – hängig. Sollte das Gesuch positiv beantwortet werden, was ich natürlich aus Sicht der leidgeplagten Anwohner der Lücke sehnlichst erhoffe, müsste der Zeitplan entsprechend geändert und der Bau dieser Teilstücke zwingend forciert werden.
2. Wenn keine solche Finanzierung zustande kommen sollte, wäre dies für das Säuliamt, vor allem für die Dörfer Hedingen, Affoltern und Mettmenstetten, speziell für die Anwohner der Hauptstrasse, eine Katastrophe. Mindestens müsste dann das Programm umgestellt und der Islisbergtunnel vor dem Uetlibergtunnel gebaut werden, weil sich nach Fertigstellung der Umfahrung Birmensdorf – etwa 2008 – ein noch viel grösserer Verkehrsstrom durch die heutige Strasse zwingen müsste und das Wohnen an dieser Strasse verunmöglicht würde.

Der gestaffelte Bau ist ohne die nötigen Mittel nicht zu umgehen, die Eröffnung von Teilstücken für unsere Bevölkerung jedoch kaum zumutbar. Es sollte alles unternommen werden, um eine gleichzeitige Bauvollendung und Inbetriebnahme der ganzen Strecke von Birmensdorf bis Knonau zu erreichen. Ich werde mich mit vielen andern Säuliamttern gegen eine Eröffnung des Teilabschnitts Knonau bis Zwillikon – Punkt 3 des Programms – zur Wehr setzen.

Ich bitte Sie, Herr Regierungsrat, meine Vorbehalte zur Kenntnis und ernst zu nehmen, und ich bitte den Gesamtregierungsrat, alles zu tun, um die Vorfinanzierung zu erwirken und so das jahrzehntelange Leiden und Warten etwas abzukürzen und das andernfalls bevorstehende Riesenchaos zu vermeiden.

Ruth G e n n e r (Grüne, Zürich): Ich möchte meine Ausführungen in zwei Gruppen einteilen, generelle Bemerkungen und finanzpolitische.

Dieser Rat hat die Zeichen der Zeit noch nicht erkannt. Mindestens die Wünsche punkto Strassenbau sind nie kleiner geworden und vernünftiger auch nicht. Uns Grünen geht es nicht in erster Linie um Geld wie dem Regierungsrat, ist doch aus den Ausführungen zu schliessen, dass er meint, man müsse sich – insbesondere nach der Ablehnung der beantragten Sonderabgabe – nun nach den jährlich noch verfügbaren finanziellen Mitteln ausrichten. Wir meinen ganz klar, dass das Volk Prioritäten gesetzt hat, und diese Prioritäten liegen nun einmal nicht beim Strassenbau. Wir meinen, der Regierungsrat richte sich noch heute nicht nach den verfügbaren Mitteln. Ich möchte Sie auf die hohe Strassenfondsverschuldung hinweisen, auf die ich noch zurückkommen werde.

Es gilt aber auch, heute abzuwägen zwischen der Aufteilung der Geldmittel einerseits für den Unterhalt und andererseits für den Strassenneubau. Der Regierungsrat – wir hören das auch heute morgen wieder – setzt klar die Priorität beim Strassenneubau, so nach dem Motto «Was man hat, das hat man dann». Strassenneubau bedeutet immer eine Vermehrung der Strassenfläche. Beansprucht wird eine zunehmend grössere Strassenfläche, obwohl die Bevölkerung des Kantons Zürich – und natürlich auch die Landfläche – nicht zunimmt. Daraus lässt sich folgern, dass wir eine stetig zunehmende Mobilität haben. Sie wissen es: Die Grünen opponieren gerade dieser Entwicklung. Eine zunehmende Mobilität ist nämlich ein Verlust bei der Lebensqualität, ein Verlust an Ressourcen und beim Strassenneubau insbesondere auch ein Verlust an Land, an Boden.

Wir meinen, es gilt, das Bestehende zu verbessern, vor allem mit Lärm-schutz. Es gilt auch, die Infrastrukturanlagen, die dem Volk gehören, nicht verlottern zu lassen, sonst entsteht ein langfristiger Schaden und ein Wertverlust. Der Unterhalt muss aus unserer Sicht im Zentrum stehen. Es ist der Unterhalt, der uns auch sehr teuer zu stehen kommt, ganz besonders, weil nun der Bund einen rechten Anteil der Unterhaltskosten für den Nationalstrassenbau auf den Kanton überwälzt. Der Kanton Zürich hat bisher 20 Prozent bezahlt, neu wird er 58 Prozent bezahlen. Wir werden bald einmal nicht mehr genügend Geld haben, um unsere Unterhaltskosten bestreiten zu können.

Damit komme ich zum finanzpolitischen Aspekt dieses Strassenbauprogramms. Sie wissen es: Der Strassenfonds ist tief verschuldet. Der Regierungsrat schreibt von einer jährlich ausgeglichenen Strassenrechnung. Ausgeglichen ist ja lediglich die jährliche Einlage und die Ausgaben, die diesem Fonds entnommen werden. Wir meinen aber, dass

genau wie bei der Laufenden Rechnung auch der Strassenfonds mittelfristig ausgeglichen zu sein hat. Dieser Strassenfonds ist seit 1991 verschuldet. Die Frist ist somit abgelaufen, und es sind deshalb Entschuldungsmassnahmen einzuleiten, die schon lange einzuleiten gewesen wären. Die Schaffung eines Fonds hat den Zweck, eine Vorfinanzierung grosser Projekte zu ermöglichen. Ein verschuldeter Fonds widerspricht folglich völlig seinem Zweck.

Der Grünen Fraktion passt also weder das vorliegende Programm noch dessen Finanzierung. Die zinslosen Darlehen, welche der Bund dem Kanton für die Vorfinanzierung von grossen Bauprojekten geben soll, widersprechen der Auffassung des Regierungsrates, dass man sich angesichts der fehlenden Mittel nach der Decke strecken soll. Ungeachtet der schlechten Finanzlage wollen Sie die ausgeheckten Bauprogramme mit zusätzlicher Hilfe des Bundes jetzt durchzwängen. Überall im Staat wird abgebaut, nicht aber im Strassenbau. Keine Anzeichen von Änderungen des Bauprogramms, keine Diskussionen über tiefere Standards haben wir je gehört. Wir lehnen folglich das vorliegende Programm ab. Wir können es ja nur verbal machen, deshalb bitten wir Sie, unsere Ablehnung zur Kenntnis zu nehmen.

Hartmuth A t t e n h o f e r (SP, Zürich): Das heute zu debattierende Strassenbauprogramm für die Jahre 1997 bis 1999 ist eine Fortschreibung der Strassenbauprogramme der letzten drei Jahre. Das Programm streckt sich nach jener Decke, die ihm vom Volk gegeben worden ist.

Positiv ist zu bemerken, dass der Fonds nicht weiter belastet werden soll. Einlagen aus allgemeinen Mitteln sind eh undenkbar. Löblich zu vermerken ist auch, dass der Regierungsrat beabsichtigt, den Volkswillen im Strassenbau zu vollziehen. Vor allem, weil nun wieder jenem Volksentscheid in vollem Umfang nachgelebt wird, der jährlich 10 Millionen Franken für Radfahreranlagen verlangt. Auch nehmen wir mit Genugtuung zur Kenntnis, dass mehr Mittel für die Lärmschutzsanierungen eingestellt werden. Doch ist es stossend, dass diese Mittel nur deshalb frei werden sollen, weil zurzeit für Fussgängeranlagen tendenziell weniger Geld gebraucht werden soll. Stossend deshalb, weil gleichzeitig rund 10 Millionen Franken mehr Bruttoinvestitionen in den Nationalstrassenbau gehen. Da wird gewissermassen der Beweis geliefert, dass Strassen Lärm bewirken, dieser aber nicht abgegolten wird. Denn die Dämmung des Lärms wird hier nicht dem Verkehr, sondern dem Fussgänger belastet.

Bemerkenswert ist die Zuversicht der Regierung, wenn sie im Finanzprogramm nach dem Jahr 2000 rund 50 Millionen mehr Einlagen für den Strassenfonds prognostiziert. Geld, das wohl wieder in Strassenbau investiert werden wird. Und staunenswert ist die Nonchalance, mit der die Regierung beim Bund 400 Millionen Franken Vorfinanzierung für Nationalstrassenbauten erheischt. Vorfinanzierungen, die nicht weniger als 2 Milliarden Franken Nationalstrassenbau-Investitionen im Kanton Zürich auslösen werden. Bemerkens- und erstaunenswert ist das deshalb, weil diese Investitionen ja Unterhaltskosten auslösen werden, für deren Finanzierung noch kein Konzept vorliegt. Vage Signale aus Bundesbern, wonach der bauliche Unterhalt wieder aus der Benzinkasse bezahlt werden soll, reichen uns als Grundlage für ein Konzept nicht aus. Und dass unsere Standesinitiative zur hundertprozentigen Übernahme der Nationalstrassen durch den Bund erfüllt wird, ist lediglich eine schwache Hoffnung.

Die Strassenbauten im Kanton Zürich sind nur dann eine vertretbare Investition, wenn sie baulich und betrieblich unterhalten werden können. Zurzeit können wir das nicht. Es fehlen pro Jahr 30 bis 50 Millionen Franken für den Strassenunterhalt. Und um mindestens diese 30 bis 50 Millionen Franken nimmt der Wert des Zürcher Strassenwerks jährlich ab. Diese Wertabnahme führt zu Folgeschäden, die weit über die 30 bis 50 Millionen Franken hinausgehen. Mit Investitionen in den Strassenbau ist also auch in Zukunft vorsichtig umzugehen. Das erwartet das Volk von der Regierung und vom Kantonsrat. Und das steht auch nicht im Widerspruch beispielsweise zum Volksentscheid bezüglich des Autobahnzusammenschlusses Kloten.

Volkswirtschaftlich einigermaßen sinnvoll würden Strassenbauten erst dann, wenn auch deren Folgekosten ausserhalb der eigentlichen Wegekosten durch die Autofahrenden gedeckt würden. Ungedeckt sind nämlich unter anderem Luft- und Landverschleiss, Unfallkosten, Arbeitsabsentzage und Renten, die aus Unfällen resultieren.

Damit komme ich weg vom Pragmatismus und hin zum sozialdemokratischen Verkehrskonsens. Zwar stimmen wir diesem Strassenprogramm erstmals seit vielen Jahren ohne grosses Unbehagen zu. Doch das heisst nicht, dass wir gegenüber dem Individualverkehr nicht kritisch eingestellt wären. Selbstverständlich bekräftigen wir unsere Ansicht, dass die individuelle Mobilität, ja sogar die Mobilität grundsätzlich, nicht die Lösung irgendwelcher Probleme bringt. Und sie befriedigt letztlich auch nicht die wahren Bedürfnisse der Bevölkerung. Denn der Preis, den die Bevölkerung letztlich für diese Mobilität bezahlen muss,

ist viel zu gross. Die Last ist zudem so verteilt, dass sie die Verursacher schont und die Betroffenen drückt. Mobilität bedeutet letztlich Zeitverlust, individuelle Kosten, gesellschaftliche Kosten, Zerstörung der Landschaft, Verschmutzung der Luft und damit Abbau der Lebensgrundlagen des Menschen.

Robert R i e t i k e r (SVP, Maur): Grundsätzlich bin ich natürlich mit dem Strassenbauprogramm, das vorliegt, einverstanden. Aber wir setzen wiederum falsche Ziele. Unter «Falsch» meine ich wahrscheinlich nicht dasselbe, wie Sie auf der linken Ratsseite.

Frau Genner, Sie haben recht, der Rat hat die Zeichen der Zeit noch nicht erkannt. Wir stehen wirtschaftlich in einer Krise. Herr Isler hat Zahlen genannt, ich will sie nicht wiederholen. Wir bräuchten eigentlich einen Schub in Richtung Arbeitsbeschaffung, um die Wirtschaft wieder etwas zu motivieren. Wir haben solche Projekte, die unmittelbar umgesetzt werden könnten, und dies speziell im Strassenbau. Diese Projekte liegen vor, sie sind bewilligt und die Kredite sind durch die Stimmberechtigten abgesegnet. Leider fehlt uns das Geld. Ich ersuche deshalb den Regierungsrat, falls er eine sogenannte Wirtschaftsförderung in Richtung Arbeitsbeschaffung diskutieren sollte, solche Projekte den eher utopischen, von grüner und linker Seite kommenden vorzuziehen.

Dr. Martin Z o l l i n g e r (FDP, Zürich): Der Souverän hat sich bei verschiedenster Gelegenheit gegen erhöhte Verkehrsabgaben ausgesprochen. So war er auch gegen die Sonderabgabe, welche die Finanzierung von vier Autobahnlücken ermöglicht hätte. Andererseits war aber der Souverän stets für den Bau solcher Strassenstücke, mindestens grossmehrheitlich. Dies zeigt leider ein typisches Verhalten des Bürgers gegenüber dem Staat. Man will zwar Leistung, ist aber nicht bereit, dafür zu bezahlen.

Das vorliegende Strassenbauprogramm, Frau Genner, erfüllt keine Wünsche, nicht einmal Bedürfnisse, sondern widerspiegelt die Unterordnung, die Anpassung an die finanziellen Möglichkeiten. Wir nehmen dies als Selbstverständlichkeit. Auch in der Budgetdebatte wäre es schön, wenn wir dies als Selbstverständlichkeit akzeptieren würden. Es kann nur ausgegeben werden, was eingenommen wird. Was in der Strassenrechnung als ein Muss bejaht wird – nämlich nicht mehr auszugeben als man einnimmt –, wird von verschiedenster Seite in der

Gesamtrechnung als unverantwortlich, kontraproduktiv, als unnötig gebrandmarkt und als sogenannt zyklisches Verhalten taxiert. So werden eben Prinzipien je nach Ideologien zurechtgebogen.

Zurück zum Strassenbau: Beim Nationalstrassenbau lösen kantonale Beiträge ja bekanntlich den vierfachen Betrag des Bundes aus. Trotzdem werden nur die allernotwendigsten Fertigstellungen der N4 und N20 geplant. Es wäre sehr zu wünschen – und wurde heute auch schon angeführt –, dass der Bund zu einer Vorfinanzierung des Uetliberg- und des Islisbergtunnels Hand böte. Dies würde nicht nur dazu führen, dass wir in absehbarer Zeit in und um Zürich herum eine Verbesserung der Verkehrssituation hätten, sondern es würde der angeschlagenen Tiefbauindustrie auch notwendige Impulse geben.

Wir können uns aber auch nicht leisten, Unterhaltsarbeiten über längere Zeit zu vernachlässigen. Darauf ist in diesem Rat schon verschiedentlich hingewiesen worden. Die Kostenfolgen würden zukünftige Rechnungen in unverantwortlicher Weise stärker belasten.

Wir schliessen heute nicht nur den Geldhahn, wir schliessen auch bewusst die Augen und hoffen dabei wie kleine Kinder, dass sich die Probleme von selber lösen werden. Wir müssen aber Wege finden, den Strassenbau möglichst gesamtschweizerisch auf eine tragfähige Finanzierungsbasis zu stellen. Ich bin durchaus der Meinung, dass dafür in erster Linie die Benützer zur Kasse gebeten werden sollen. Aber auch hier sollte Gleiches auch für die Radfahrer gelten, welche für ihre geforderten Radwege bezahlen sollten.

Das vorliegende Dreijahresprogramm ist ein ausgewogenes Minimalprogramm. Wir müssen in den kommenden Jahren aber die Finanzierung sicherstellen und mindestens den Anforderungen und den Bedürfnissen der Verkehrssicherheit gerecht werden. Es wäre unverantwortlich, die Reduktion des Privatverkehrs durch Inkaufnahme einer Erhöhung des Verkehrssicherheitsrisikos erzwingen zu wollen.

René Berset (CVP, Bülach): Wir wissen schon seit Anfang der neunziger Jahre, dass bezüglich des Strassenfonds Schwierigkeiten bestehen. Es ist klar, dass damals, bis man die Bremse ziehen konnte, viele Faktoren massgebend waren, unter anderem der Nationalstrassenbau und damit Aufgaben, die wir direkt gar nicht planen konnten. Durch Freigabe der Nationalstrassenkredite durch den Bund und die dadurch erzwungenen Beiträge des Kantons für Neubauten und für Unterhalt ist unser Strassenfonds belastet worden.

Das Strassenbauprogramm war in den letzten Jahren immer ein Minimalprogramm. Für den Bau des Autobahnzusammenschlusses Kloten

haben wir seit 1991 einen gültigen Volksentscheid die Inbetriebnahme wird wohl erst zehn bis fünfzehn Jahren später erfolgen können.

Im Strassenbauprogramm wurden in den letzten Jahren praktisch nur noch Unterhalt und Ersatzbauten vorgesehen. Wir sind auch verpflichtet, für die Sicherheit auf unseren Strassen zu sorgen, sei es für Fussgänger, Radfahrer oder Benutzer des öffentlichen Verkehrs, der zu 30 bis 40 Prozent mit schweren Motorfahrzeugen den Strassenkörper auch benützt. Auch diese Passagiere haben Anrecht auf eine angenehme Fahrt im Postauto oder in einem Bus der im Dienst des öffentlichen Verkehrs stehenden Betriebe.

Den Strassenfonds können wir im Moment nicht sanieren. Wichtig ist, dass die Regierung mindestens versucht, die Verschuldung des Strassenfonds nicht noch weiter anwachsen zu lassen. Wir müssen auch damit fertig werden, dass die Verkehrsgebühren seit 1970 ohne Rücksicht auf die seither eingetretene Teuerung unverändert sind, so dass wir etwa 30 bis 40 Prozent weniger realisieren können. Oberste Priorität hat für mich dabei der Unterhalt und Ersatz der bestehenden Strassen, und dies im Interesse der Sicherheit aller Verkehrsbenutzer.

Dr. Rudolf A e s c h b a c h e r (EVP, Zürich): Wir treiben in unserer Verkehrspolitik eine Doppelstrategie. Zum einen bauen wir das Netz des Individualverkehrs aus, zum andern versuchen wir, weitere Investitionen in den öffentlichen Verkehr zu ermöglichen. Dies in einer Zeit der knappen Finanzen. In einer solchen Zeit ist es schlicht und einfach nicht mehr möglich, in der Verkehrspolitik eine solche Doppelstrategie zu verfolgen. Dies tun wir trotzdem. Wir werkeln munter am Ausbau des Strassennetzes weiter, wie jetzt das Bauprogramm zeigt, wollen aber auch gewisse Mittel für den Ausbau des öffentlichen Verkehrs zur Verfügung stellen und irgendwo noch auftreiben. Ernüchert stellen wir dann fest, dass das Geld fehlt und nicht alle finanzierbar ist. Was tun wir in dieser Situation? Wie schon seit einigen Jahren verschulden wir uns, wir verschulden uns weiter mit dem Strassenfonds, wir verschieben weitere Lasten auf die nächsten Generationen, die dann sehen sollen, wie sie mit dieser Schwierigkeit fertig werden. Nicht nur das, mit den Investitionen, die wir heute weiter tätigen, bringen wir Werke fertig, die dann auch irgendwann unterhalten werden müssen. Sie bedingen in den ersten Jahren zwar nicht so hohe Unterhaltskosten, erfordern aber nachher einen grösseren zusätzlichen Unterhaltsbedarf. Auch damit schränken wir die Möglichkeiten und den Freiraum der späteren Generationen ein. Und wenn wir das dann erst noch tun – wie

es jetzt die Absicht ist –, indem wir versuchen, durch Vorfinanzierung diese Entschuldung im Moment nicht vornehmen zu müssen und im Gegenteil noch mehr Schulden auflaufen zu lassen, dann ist für die Zukunft die Schwierigkeit vorprogrammiert.

Die Doppelstrategie ist nicht nur ein finanzielles Problem, es geht auch um eine Frage des Überlegens und der Gesundheit von Mensch und Umwelt, wie es nicht eindrücklicher im Votum von Frau Püntener hätte dargestellt werden können. Mit dieser Doppelstrategie führen genau das herbei, was Herr Isler auch angesprochen hat, wir setzen nämlich solche Signale und stellen Infrastrukturen zur Verfügung, die es nachher bedingen, dass Abstimmungen durch die Räder und nicht auf eine andere Art ausfallen. So wie wir die Investitionen im Verkehrsbereich lenken, so werden wir nachher auch die Verkehrsaufkommen sich entwickeln sehen. Und immer tun wir noch das Falsche. Seit Jahren wissen wir, dass wir bedeutend mehr Mittel in den öffentlichen Verkehr, in den Rad- und in den Fussgängerverkehr investieren müssten als in den motorisierten Individualverkehr.

Das Fortschreiben des Bauprogramms von vergangenen Jahren in Zukunft scheint uns daher nicht besonders glücklich. Nachdem im Nationalstrassenbau im Jahr 1996 ein gewisser Einbruch stattgefunden hat, stellen wir immerhin fest, dass es bereits in den nächsten Jahren nach dem Bauprogramm der Staatsstrassen wieder zu grösseren Ausgaben kommen sollte. Wenn wir die Tabelle in der Weisung betrachten, stellen wir fest, dass zwar 1996 nur noch 86 Millionen Franken ausgegeben wurden, dass es 1997 bereits 90, im Jahr 1998 bereits 120 und 1999 sogar 130 Millionen Franken sein sollen, die investiert werden.

Egal wie man sich zu zusätzlichen Strassenbauten stellt, eines darf nicht vergessen werden: Es werden damit nicht nur die in der heutigen Zeit erwünschten Beschäftigungsimpulse ausgelöst, es werden auch Werte in Milliardenhöhe geschaffen, die zusätzlich unterhalten werden müssen, die künftig zusätzliche Belastung bringen und die unsere Nachkommen irgendwann einmal in ihrer Handlungsfreiheit einschränken werden.

Wenn es um Beschäftigungsprogramme geht, so denken wir, dass solche sicher auch in andern Bereichen der staatlichen Tätigkeit möglich wären und nicht ausgerechnet in jenem Bereich, in dem wir nachher gleichzeitig so viele Nachteile in Kauf nehmen müssen.

Unter allgemeinen verkehrspolitischen Gesichtspunkten muss man bedauern, dass man über Aufwendungen für den Verkehr immer partiell spricht und debattiert. Heute ist es wieder der Bau der Staats- und

Nationalstrassen. Es fehlt aber die Einbettung in den grösseren Rahmen der gesamten Ausgaben des Strassenfonds. Noch mehr vermisst man heute eine gesamthafte Schau der Investitionen für die gesamte Mobilität im Kanton Zürich, also konkret auch den Einbezug der Planung für den öffentlichen Verkehr. Erst wenn man die Finanzierung für die gesamte Mobilität im Kanton Zürich umfassend und nicht partiell anschaut, dürfte man in der Lage sein, Geldströme gezielter im Sinne einer zukunftsorientierten Verkehrspolitik aufzuteilen und einzubetten. Es ist daher zu begrüssen, wenn in Zukunft die gesamte Verkehrspolitik in einer Direktion konzentriert wird. Es ist auch zu hoffen, dass nachher eine gesamthafte Schau auch in der Berichterstattung und in der Kenntnisnahme dieser entsprechenden Planungen möglich sein wird, auch dem Kantonsrat.

Willy G e r m a n n (CVP, Winterthur): Wenn es möglich wäre, Antrag zu stellen, das Programm zurückzuweisen, würde ich es tun, und zwar nicht wegen der Zahlen, auf die sich heute in der Debatte alle fixiert haben, sondern wegen einer verhängnisvollen Lücke, die der Regierungsrat indirekt auch eingestanden hat. Ich möchte also nicht darüber reden, was für sinnvolle Aufgaben wir angesichts des mageren Strassenfonds nicht erfüllen können, sondern nur kurz auf die unheilige Allianz hinweisen, die eine Aufstockung der Motorfahrzeugsteuern jeweils verhindert hat.

Aber nun zur Lücke: Obwohl die CVP angesichts der knappen Fondsmittel generell eine stärkere Gewichtung des beschäftigungswirksameren Unterhalts sowie eine schnelle Entschuldung des Fonds befürwortet, setzt sich die Partei für eine dringende Neuinvestition ein, von der sich mindestens drei Kommissionen überzeugen konnten. Damit bin ich bei der Lücke im Programm, die ich bereits erwähnt und auf die ich in drei Kommissionen – nicht in der Raumplanungskommission und auch nicht in der Finanzkommission, denen ich nicht angehöre – hingewiesen habe.

Sie wissen, das Verkehrsgeschehen einer Region wird durch die Spitzenbelastung an Engpässen bestimmt. Nun sind mancherorts im Kanton solche Engpässe entstanden, und diese verhindern nicht bloss einen Ausbau, sondern auch einen regulären Betrieb des strassengebundenen öffentlichen Verkehrs. Sehr dramatisch sieht es diesbezüglich im Oberen und Mittleren Glattal aus. Die Regierung hat schon 1990 erkannt, was unter anderem in diesem Gebiet geschehen sollte. Geschehen ist aber nichts, weil aus dem Strassenfonds nie Geld für ein nötiges Ver-

kehrmanagement zur Verfügung gestellt wurde. Insgeheim – ich stehe dazu – hofften wir alle auf den Mittelverteiler. Eine trügerische Hoffnung, wie es sich nun erweist. Der Mittelverteiler kommt zu spät. Der Verkehr wird an leistungsbestimmenden Knoten im Glattal über kurz oder lang zusammenbrechen und mit ihm auch der strassengebundene öffentliche Verkehr. Sie alle wissen um die Bautätigkeit in diesem Gebiet. Sie wissen um die Standortattraktivität wegen des Beziehungspotentials. Ich empfehle Ihnen, den vor einer Woche im «Tages-Anzeiger» erschienenen Artikel «Die Glattalstadt überrundet Zürich» mit dem Untertitel «Im künftigen Wettbewerb um Standortvorteile schlummert in Zürich-Nord ein hohes Entwicklungspotential» zu lesen. Nun sind wir daran, genau das zu verhindern. Leider ist mit Sicherheit damit zu rechnen, dass eben dieser Standortvorteil geopfert wird, wenn dort nicht unverzüglich – ich betone das – ein integriertes Verkehrsmanagement realisiert wird. Stundenlanges Gerede um Wirtschaftsförderung im Kanton Zürich könnten wir uns dann ersparen.

Die Begründung für eine schnelle Realisierung solcher Massnahmen hat die Regierung – wie gesagt – 1990 in ihrem Luftprogramm prägnant formuliert. Es lohnt sich zu zitieren: «Anlagenseitig sind alle Massnahmen wichtig, die Verlustzeiten der Busse reduzieren. Die zulässige Verlustzeit ist fallweise zu bestimmen. Als Ziel soll die Wartezeit null angestrebt werden.» Das ist eine kühne Aussage und bedeutet sehr grosse Investitionen. «Wo es aus Gründen der Leistungsfähigkeit und Attraktivität für den Betrieb des Verkehrsverbundes notwendig ist, sollen dem öffentlichen Verkehr zusätzliche Kapazitäten eingeräumt werden.» Im gleichen Bericht zählt der Regierungsrat Bereiche auf, wo dringend entsprechende Massnahmen zu realisieren seien. Es waren vor allem das Limmattal und das Glattal, die da explizit aufgeführt wurden. Im Luftprogramm '96 wiederholt die Regierung die gleiche Forderung und kommt jetzt erstmals mit Zahlen, und zwar mit Kosten von 50 bis 100 Millionen Franken, verteilt auf zehn Jahre. Ich habe diese Kosten hinterfragt, und zuverlässige Fachleute versicherten mir, dass das nicht einmal für das Mittlere und Obere Glattal reichen würde, geschweige denn für den ganzen Kanton. Aber gehen wir jetzt einmal von nur 100 Millionen Franken aus. Diese sind dringend nötig, und zwar noch vor der Eröffnung der Messe Zürich und weiterer Bauten in diesem Gebiet, die jetzt oder in den nächsten Monaten – leider auch mit zusätzlichen Parkflächen – realisiert werden. Sie finden diesen Posten, diese 100 oder auch nur 50 Millionen Franken – in keinem Finanzplan der Regierung, nicht im Bauprogramm und glücklicherweise nicht im alten oder

neuen ZVV-Rahmenkredit. Ich habe das Gefühl, die Regierung habe diese Investition schlicht vergessen. Es bestanden offenbar Koordinationsprobleme zwischen den Direktionen.

Ich weiss, dass zu Lasten des ZVV bereits an verschiedenen Orten, vor allem im Glattal, Busbeschleunigungsmassnahmen realisiert wurden, obwohl der Verursacher der Behinderungskosten zu mindestens 80 Prozent der motorisierte Privatverkehr ist. In den Städten Winterthur und Zürich ist es zum Teil auch der Fussgänger- und der Veloverkehr. In der Antwort auf meinen Vorstoss erklärt sich der Regierungsrat auch nicht bereit, Behinderungskosten abzugelten.

Das alles bedeutet, dass auf diesem Gebiet auf Jahre hinaus wieder nichts geschehen wird. Ich bitte den Regierungsrat deshalb eindringlich, sein Bauprogramm im Gürtel Dübendorf–Flughafen möglichst rasch zugunsten eines integrierten Verkehrsmanagements zu revidieren.

Ich möchte zum Schluss noch einige Bemerkungen relativieren, die Frau Püntener – nicht zum ersten Mal – in den Raum gestellt hat. Ich gebe Ihnen, Frau Püntener, absolut recht. Die Verkehrszunahme auf den Strassen ist unverantwortlich. Wir wissen um die CO₂-Problematik. Wir wissen, dass Menschen und Umwelt gefährdet sind. Aber wir können nicht so tun, als ob das Volk nicht einige Entscheide gefällt hätte, und wir stehen zu diesen Entscheiden, ob sie bequem sind oder unbequem. Wir müssen auch zur Kenntnis nehmen, dass wir bei den Treibstoffzöllen eine strenge Zweckbindung haben. Vielleicht ist es gar nicht so schlecht, dass nicht zum öV eine Verbindung geschaffen wurde. Wenn wir eine Zweckbindung für den öV schaffen, dann könnte dessen Ausbau indirekt verhindert werden.

Es wurde auch gesagt, die Abstimmung finde jeden Tag auf den Rädern statt. Diese Argumentation ist sehr, sehr gefährlich. Wenn wir den Bedürfnissen der Motorfahrzeuglenker nachleben würden, müssten wir nämlich auch das Staatsstrassennetz erweitern. Das widerspricht aber den Zielen des Regierungsrates, der ganz deutlich gesagt hat, er wolle beim Staatsstrassennetz keine Kapazitäten schaffen, ausser durch Optimierung, durch Verkehrssteuerung und Verkehrslenkung, wie ich vorher vorgeschlagen habe.

Also bitte, tun wir nicht so, als ob wir da völlige Freiheiten hätten. Der Schlüssel liegt beim Bund. Die Verantwortung für den Bau und den Unterhalt der Nationalstrassen muss möglichst schnell an den Bund gehen.

Astrid Kugler (LdU, Zürich): Mir scheint, dass Ihnen, Herr Baudirektor, die Abstimmung vom September 1995 nicht mehr so tief in den Knochen sitze wie vor einem Jahr, als wir die Diskussion über das Bauprogramm führten. Damals haben Sie eine ziemlich defensive Stimmung verbreitet und Trübsal geblasen, so dass wir uns auf unserer Seite schon fragten, was wir tun könnten, um Sie ein wenig aufzuheitern. Nun mit diesem Bauprogramm scheint mir, dass Sie wieder in alter Frische da und voller Zuversicht seien, dass alles schon gut herauskommen werde. Immerhin haben wir im diesjährigen Dreijahresprogramm 1996–1999 bereits 340 Millionen Franken brutto für den Nationalstrassenbau gegenüber 260 Millionen Franken in der letztmaligen Dreijahresperiode. Für den Staatsstrassenbau waren es letztes Jahr in einer Dreijahresperiode 90 Millionen Franken und dieses Mal sind es in der Dreijahresperiode bereits 120 Millionen Franken. Netto wollen wir also in den nächsten drei Jahren 45 Millionen Franken mehr für den Strassenbau ausgeben.

Es ist aber doch schön, dass Sie noch ein «Wursträdli» für Radfahranlagen, Fussgängeranliegen und Lärmschutzanliegen vom Tisch fallen lassen. Auch dort haben Sie mehr Aufwendungen vorgesehen, wenn natürlich auch nicht im gleichen Umfang wie beim Strassenbau.

Interessant ist aber auch, wie sich die Fondsverschuldung in den nächsten Jahren entwickeln wird. Leider kann man das aus den vielen umfangreichen Dokumenten, die wir im Laufe eines Jahres von der Regierung erhalten, nicht so leicht ablesen, aber nach langer Fragerei bin ich dann doch dahinter gekommen, dass die Fondsverschuldung gleichhoch bleiben wird. Aber das wollen wir nicht. Wir vom LdU möchten, dass der Fonds langsam, aber sicher entschuldet wird. Wenn Sie aber jetzt langsam, aber sicher, so sukzessive mit den Investitionen hinaufgehen, dann findet keine Entschuldung statt, sondern wir können absehen, dass die Fondsverschuldung in den nächsten Jahren wieder zunehmen wird. Da stellt sich eben die Frage, ob Sie vielleicht schon im Hinterkopf die Absicht haben, uns in drei oder fünf Jahren – ich weiss es nicht – mit einer neuen Vorlage, welche die Erhöhung der Autosteuern vorsieht, zu beglücken. Vielleicht können Sie uns auf diese interessante Frage eine interessante Auskunft geben.

Ich finde es sehr gut, dass wir dieses Jahr das Bauprogramm separat vom Budget diskutieren. Dass wir das in den letzten Jahren immer so gegen Ende der Budgetdebatte gemacht haben, war für mich unbefrie-

digend. Alle hatten schon «sturme» Köpfe. Wir hatten nicht genügend Zeit, über den Strassenbau zu reden.

Trotzdem muss ich noch darüber lamentieren, dass mir eine Gesamtschau der Dinge fehlt. Im Sommer bekommen wir ja den Geschäftsbericht. In dem Buch mit rund 300 Seiten habe ich irgendwo versteckt eine Aufstellung über den Strassenfonds – eine Statistik – gefunden. Dann bekommen wir das Bauprogramm, und schliesslich können wir noch einige Informationen aus dem Budget herausholen. Wir brauchen aber dringend eine Gesamtschau all dieser Informationen. Ich könnte nämlich sonst noch auf die Idee kommen, dass der Regierungsrat uns Parlamentariern absichtlich die Arbeit erschwert.

Dann hätte ich gerne auch dieses Strassenbauprogramm mit einem Bauprogramm des öffentlichen Verkehrs verglichen. Da geht es mir genaugleich wie Ruedi Aeschbacher. Aber da ist keines vorhanden. Es gibt es schlicht und einfach nicht, obwohl im Personenverkehrsgesetz der Regierungsrat den Auftrag hat, jährlich ein solches Programm vorzulegen. Ich weiss, Herr Baudirektor, das betrifft das Volkswirtschaftsdepartement, aber trotzdem sind Sie als Mitglied des Regierungsrates mitverantwortlich. Weil der Regierungsrat dieser Aufgabe bis anhin nicht nachgekommen ist, werden wir heute von der LdU-Fraktion, von den Grünen und der EVP-Fraktion diesbezüglich eine Interpellation einreichen.

Im übrigen bin ich zufrieden, dass nun endlich die ganze Verkehrsgeschichte in einem Departement zusammengefasst werden soll. Wenn ich ganz ehrlich sein darf, Herr Baudirektor: Es wäre mir bedeutend sympathischer, wenn all diese drei Verkehrsbereiche bei Ihnen aufgehoben wären.

Eduard K ü b l e r (FDP, Winterthur): Frau Kugler hat soeben darauf hingewiesen, dass der Fonds endlich entschuldet werden sollte. Auch Frau Genner hat in die gleiche Kerbe geschlagen. Meine Damen, wir brauchen nicht den Fonds zu entschulden, das bringt überhaupt nichts. Wir brauchen auch keine neuen Vorlagen und parlamentarische Vorstösse, Frau Kugler. Was wir brauchen, sind Taten. Wir brauchen keine Gesamtschau für den Kantonsrat, damit er stundenlang darüber diskutieren kann. Wir müssen bedenken, dass sich über den Bau und den Unterhalt allgemein, hier über den Bau und Unterhalt der Strassen, unsere Wirtschaft wieder ankurbeln lässt. Das brauchen wir. Wir brauchen keine amortisierten Fonds, sondern Geld, damit es in der Wirtschaft bei uns im Kanton Zürich und generell wieder aufwärts geht. Das

gilt sowohl für den Hochbau als auch für den Tiefbau. Es gibt einige wichtige Punkte:

Den Strassenunterhalt forcieren, Arbeitsplätze schaffen und erhalten statt Arbeitslose fördern durch Abbau und Unterhalt, Arbeitsplätze schaffen und erhalten statt Millionen von Sparschäden! Das bedingt, dass der Amortisationssatz bei den Staatsstrassen ermässigt wird oder dass wir sogar auf den Amortisationssatz während einiger Jahre verzichten, damit wir dieses Geld für den Unterhalt verwenden können. Wir haben das vor einigen Jahren vergeblich versucht, doch sollte man dies noch einmal probieren. Und schliesslich brauchen wir auch öffentliche Gelder, weil ja auch der öffentliche Verkehr das Strassennetz benützt.

Als ich das Strassenbauprogramm gelesen habe, hatte ich den Eindruck, dass der Regierungsrat kein ruhiges Gewissen hatte, als er das Programm zusammengestellt hat. Mit diesem Programm wird nämlich kein Franken gespart, es wird im Gegenteil massiv Geld ausgegeben werden, aber erst im nächsten Jahrhundert, wenn andere Regierungsräte und andere Kantonsräte das Sagen haben werden. Wir haben uns dann aus der Verantwortung gestohlen und unseren Kindern diese Schulden überlassen. Ich spreche von den Sparschäden, auf die heute morgen bereits verschiedentlich hingewiesen wurde. Wir sollten mehr tun für den baulichen Unterhalt. Das ist eine ernste Sache. Wir sollten jetzt mehr Mittel einsetzen und nicht erst im nächsten Jahrhundert.

Ich erinnere Sie daran, dass Ihnen vor ungefähr zwei Jahren ein Gutachten von Wüst und Partner verteilt wurde. Dort wurde genau umschrieben, wie diese Schäden entstehen. Mit der Zeit werden, wenn wir so weiterfahren, Schäden in der Höhe von einigen hundert Millionen entstehen. Wir müssen die Substanz erhalten. Ich habe, wenn hier nichts getan wird, den Eindruck, dass der Abbau von Arbeitsplätzen staatlich noch gefördert wird. Statt die Strassen zu unterhalten, zahlen wir lieber Arbeitslosengelder aus. Aus dem ersten Absatz des Berichts ersieht man, dass der Regierungsrat kein gutes Gewissen hat, sagt er doch dort, dass sich die finanziellen Einschränkungen längerfristig nachteilig auf die Qualität des Strassennetzes auswirken werden. Der Kanton Zürich sollte zu einer sogenannten substanzorientierten Strassenhaltung zurückkehren. Da können wir einiges erreichen und Arbeitsplätze sichern. Rund 70 Prozent der Staatsstrassen im Kanton Zürich stammen aus der Zeit vor 1960. Entsprechend müssen sie unterhalten werden. Bezüglich der Verwendung allgemeiner Steuermittel möchte ich nochmals betonen, dass wir solche einsetzen müssen. Sonst

werden dies unsere Nachkommen tun müssen. Betreffend den Amortisationssatz möchte ich im Hinblick auf die kommende Budgetdebatte zu bedenken geben, ob wir hier nicht ein Zeichen setzen sollten. Ich bitte Sie, dies im Sinne der Wirtschaftsförderung in unserem Kanton zu beachten.

Persönlich kann ich von diesem Strassenbauprogramm nur unbefriedigt Kenntnis nehmen.

Remo Patroni (FPS, Uster): Gemäss Bericht des Regierungsrates richtet sich das vorliegende Bauprogramm 1997–1999 nach den jährlich noch verfügbaren finanziellen Mitteln des Strassenfonds. Es erübrigt sich deshalb, näher auf die wenigen Neu- und Unterhaltsbauten einzugehen.

Der Regierungsrat verweist auch auf die Ablehnung der seinerzeit beantragten Sonderabgabe für die dringliche Schliessung von vier Autobahnlücken. Dieser Ablehnung ist nicht nachzutruern. Diese Ablehnung ist richtig gewesen. Solange die Zürcher Automobilisten bekanntlich jährlich über eine Milliarde Franken an Sonderabgaben nach Bern abliefern und der Kanton Zürich für den Staatsstrassenbau einen mickrigen Betrag zurückerhält, solange gibt es keine Erhöhung der Motorfahrzeugsteuern, auch wenn der Strassenfonds darunter leidet.

Es ist ohnehin unkorrekt, dem Strassenfonds keine allgemeinen Steuermittel zuzuteilen, dem öffentlichen Verkehr jedoch unter Ausschaltung des Verursacherprinzips jährlich Hunderte von Millionen Franken an Subventionen zu geben. Ich wiederhole zum x-ten Male in diesem Rat: Strassenbau ist eine allgemeine Staatsaufgabe. Der Ausbau der Verkehrsträger muss sich wesensgerecht nach den marktwirtschaftlichen Grundsätzen von Angebot und Nachfrage, Kosten und Nutzen richten. Mit über 80 Prozent Verkehrsleistung hat der Individualverkehr absolute Priorität.

Unsere Partei hat in bezug auf den zürcherischen Strassenbau folgende Wünsche:

1. Lückenschliessung bei den kantonalen Hochleistungsstrassen.
2. Ersetzen von SBB-Niveauübergängen durch Bahnunterführungen, zum Beispiel in der Stadt Uster, die heute wegen des Barrierenproblems eine zweigeteilte Stadt ist. Es sind gerade kantonale Strassen, die unterführt werden müssen.
3. Verbesserung der Wohnqualität durch Umfahrungsstrassen.

4. Der Strassenunterhalt muss effizienter durchgeführt werden.

Zwei Forderungen gehen gleichzeitig auch an den Bund:

1. Ausbau der N1 zwischen Zürich und Bern auf sechs Spuren.
2. Ausbau der N4 Winterthur–Schaffhausen – A81 in Deutschland – auf vier Spuren.

Nach dem Jahr 2000 wird der Personenwagenbestand um 3 Millionen betragen. Einem vernünftigen Ausbau des Strassennetzes ist deshalb grösste Beachtung zu schenken.

Vilmar Krähenbühl (SVP, Zürich): Der Regierungsrat hat aus meiner Sicht die Zeichen der Zeit erkannt und Prioritäten im Bauprogramm 1997–1999 gesetzt. Nur noch minimaler Neubau im Staatsstrassenbereich und dafür um so mehr Geld für den Unterhalt. Es ist dringend nötig, dass für den baulichen Unterhalt mehr getan wird und dafür auch vermehrt Geld eingesetzt wird, um nicht – wie bereits mehrfach erwähnt – Altlasten für unsere Nachkommen zu produzieren. Dies wirkt sich aber auch positiv auf den Unterhalt in den beiden Städten Winterthur und Zürich aus – von letzterer bin ich ein Vertreter, und daher auch meine Interessenbindung –, welche durch diese Prioritätensetzung ebenfalls mehr Gelder für den laufenden Unterhalt der Brücken und Strassen erhalten.

Zum Uetlibergtunnel: Ich ersuche den Regierungsrat, die Verhandlungen mit dem Bund über die Bevorschussung, welche er aufgenommen hat, weiter voranzutreiben, um so einen früheren Baubeginn zu ermöglichen. Dabei geht es nicht nur um den Uetlibergtunnel, sondern auch um die N4. Es geht nicht, dass die beiden Tunnel Uetliberg und Islisberg, beziehungsweise N4 und Uetliberg, gegeneinander ausgespielt werden. Wir müssen diese Verkehrsprobleme miteinander lösen.

Die Stadt Zürich hat vor mehr als 25 Jahren die Westtangente als Provisorium eingerichtet. Wir dürfen heute noch mit diesem Provisorium leben. Die Bevölkerung des Kreises 3 möchte endlich von diesem massiven Verkehr entlastet werden. Ich hoffe auch, dass die Regierung diese Bedürfnisse anerkennt und auch die notwendigen flankierenden Massnahmen plant, damit diese dann auch rechtzeitig umgesetzt werden können.

Übrigens müsste der frühzeitige Baubeginn auch finanziell interessant sein, sind doch die Installationen in der Allmend nicht gratis. Ebenso ist es ein Anliegen der Bevölkerung, den Naherholungswert der Allmend möglichst rasch wiederherzustellen.

In der Bezeichnung der zu bauenden Abschnitte rund um den Uetlibergtunnel wird immer von der Brunau bis Wettswil am Albis gesprochen. Aus meiner Sicht war bei diesem Projekt die Entlisberg-Eindeckung auch immer mit dabei und Projektbestandteil. Dieser Eingriff ermöglicht es, nicht weniger als 30'000 Quadratmeter Wald aufzuforsten und damit ein ökologisch unsinniges Loch zum Verschwinden zu bringen. Diese Eindeckung findet auch eine breite Unterstützung der Bevölkerung im Kreis 2. Für dieses Anliegen kämpft seit Jahren der Verein «Entli fürschi im Ämtli». Ich frage deshalb Regierungspräsident Hofmann, wieso immer nur von der Brunau gesprochen wird und nicht vom Entlisberg; ob Entlisberg damit auch gemeint ist. Ich würde mich freuen über eine Aussage, wonach mit der Erwähnung des Begriffs Brunau explizit auch der Entlisberg mitgemeint ist.

Richard S t u c k i (FDP, Andelfingen): Ich erlaube mir unter dem Titel Verkehrssicherheit noch ein lokales Anliegen anzubringen. Für das nächste Jahr ist Baubeginn der Parallelstrasse zur N4 Henggart–Andelfingen samt Brücke über die Thur programmiert. In diesem Zusammenhang ist es eine Tatsache, dass bei der Eröffnung dieses Strassenstücks die Thurtalstrasse Richtung Frauenfeld im Sinne der Umlagerung garantiert Mehrverkehr erfahren wird. Wenn nun der in allen Köpfen in unserer Region vorhandene Radfahrerweg zwischen Andelfingen und Thalheim auf die Eröffnung dieses Strassenstücks hin ebenfalls fertiggestellt werden kann, sind die Oberstufenschüler aus drei Gemeinden nach wie vor in der Lage, mit dem Fahrrad zur Schule zu fahren. Ein Stück dieses Radfahrerwegs – etwa 500 Meter in östlicher Richtung nach Andelfingen – besteht ja schon. Ich bitte die Baudirektion, dies zur Kenntnis zu nehmen und, soweit es Programm und Finanzen erlauben, auf diesen Zeitpunkt hin dieses Projekt ebenfalls beförderlich zu behandeln.

Hans E g l o f f (SVP, Aesch b. Birmensdorf): Vor einem Jahr habe ich mich bei selber Gelegenheit bitter beklagt über die Verkehrssituation in und um Birmensdorf. Der feierliche Spatenstich für die Westumfahrung Zürich und damit auch für die Umfahrung Birmensdorf durfte im September – trotz Freitag, dem 13. – guter Grund für zumindest verhaltenen Jubel unter der verkehrsstau- und lärmgeplagten Bevölkerung sein. Zwar hat sich damit an der unhaltbaren Situation noch nichts geändert. Nach jahrzehntelangem Hin und Her war dies aber endlich ein konkretes Zeichen.

Dafür, dass Sie während hängiger Beschwerde vor Bundesgericht und noch vor Genehmigung des Ausführungsprojekts durch das Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement sämtliche Vorarbeiten vorangetrieben haben und damit wenige Wochen nach grünem Licht aus Lausanne und Bern den Beginn der Bauarbeiten einläuten konnten, ist Ihnen, Herr Baudirektor, zu gratulieren. Freude herrscht auch darüber, dass einstweilen zumindest für die Umfahrung Birmensdorf, die Finanzierung gesichert ist, so dass die Arbeiten nun zügig vorangetrieben werden können.

Zu begrüssen ist auch die von Ihnen beziehungsweise vom Tiefbauamt des Kanton Zürich verteilte Zeitschrift, mit welcher Sie die Bevölkerung zweimal jährlich über die Bauausführung und weitere Aspekte dieses Bauwerks informieren und kommunizieren wollen. Leider habe ich darin einen Wermutstropfen finden müssen. Die Terminübersicht nennt als Zeitpunkt für die Eröffnung den Sommer 2008. Auch der Bericht des Regierungsrates über das Bauprogramm stellt die Fertigstellung der N20 beziehungsweise der Umfahrung Birmensdorf bis etwa im Jahr 2008 in Aussicht. Anlässlich des Spatenstichs haben Sie versprochen, Ihre Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter entsprechend zu motivieren. Sie rechneten mit einer möglichen Fertigstellung bereits in zehn Jahren. Daran möchte ich Sie heute erinnern, auch wenn der «Count Down» endlich läuft, sind es auch so noch lange neun Jahre und zehn Monate.

Ratspräsidentin Esther Holm: Der Lärmpegel wird immer schlimmer. Wenn man nicht einmal mehr unsere jungen kräftigen Mitglieder des Rates versteht, wie schlimm ist es dann, wenn jetzt zum Beispiel Frau Müller spricht! Ich bitte Sie, ein wenig leiser zu sein oder die Gespräche sonstwo fortzusetzen, aber nicht hier drinnen.

Heidi Müller (Grüne, Schlieren): Immer und immer wieder werden Arbeitsplätze ins Feld geführt, wenn es um Strassenbau geht. Hört doch endlich mit dieser Mär auf, Herr Rietiker. Hebt Euren Drohfinger irgendwo anders hin, aber nicht auf die Arbeitsplätze. Schaut doch einmal selbst hin, wenn neue Strassen gebaut werden. Was ist da im Einsatz? Maschinen, aber fast keine Menschen mehr. Für den Unterhalt haben wir bereits genügend Strassen, aber neue Strassen können wir uns finanziell schlicht und einfach nicht mehr leisten. Das möchte ich einmal allen Sparaposteln, auch Herrn Weiss, hinter die Ohren schreiben.

Es ist doch längst überholt, die Bauwirtschaft und die Strassenbauwirtschaft künstlich hochzupäppeln, um die Wirtschaft wieder flott zu machen. Das haute vor fünfzig Jahren noch hin, aber heute ist das wirklich überholt. Wir müssen in zukunftsträchtige, ökologisch und sozialverträgliche Projekte investieren. Das sind beileibe keine neuen Strassen, die immer noch mehr Probleme schaffen. Arbeitsplätze können in Bereichen wie Bildung, Forschung, ökologische Technologien usw. genügend geschaffen werden, wenn wir nur wollen.

Mario F e h r (SP, Adliswil): Ich möchte keine Gesamtschau darbieten, sondern mich auf den Teilaspekt der Lärmschutzmassnahmen im Kanton Zürich beschränken. Wir haben in diesem Rat wiederholt festgehalten, dass es eine eidgenössische Lärmschutzverordnung gibt, die einzuhalten ist. Dass zur Einhaltung der Normen dieser eidgenössischen Lärmschutzverordnung ein gewaltiger Finanzierungsbedarf besteht, ist ebenfalls unbestritten. Eine Kommission des Kantonsrates befasst sich genau in diesen Tagen mit einem Bericht des Regierungsrates, wie diese Lärmschutzmassnahmen realisiert werden können.

Es ist deshalb unseres Erachtens ansatzweise als positiv zu werten, dass die Regierung – der Baudirektor – bereit ist, mehr Investitionen im Bereich Lärmschutz vorzunehmen. Investitionen, die notabene selbstverständlich auch Arbeitsplätze sichern helfen. Wenn wir uns allerdings die Frage stellen, ob die Investitionen, die jetzt vorgesehen sind, in den nächsten Jahren genügend sind, so müssen wir uns sagen: nein, es reicht nie und nimmer, um die Ziele der Lärmschutzverordnung fristgerecht einhalten zu können. Bei der Verteilung des knappen Geldes – wir wissen, dass es knapp ist – sollte deshalb noch mehr Gewicht auf den Lärmschutz gelegt werden.

Frau Püntener hat heute morgen richtigerweise ein sehr unrühmliches Beispiel angeführt, nämlich das Beispiel der Lärmschutzmassnahmen entlang der S9. Das ist die Strasse, die von Zürich nach Zug geht. Sie führt mitten durch Wohngebiete, und inmitten dieser Wohngebiete liegt eben auch die Stadt Adliswil, aus der ich herkomme. Daher kenne ich auch diese Geschichte sehr genau. Es ist deshalb unseres Erachtens von seiten der Behörden und – was noch viel wichtiger ist – von seiten der lärmgeplagten Bevölkerung in Adliswil ein sehr schönes und gutes Zeichen, dass die Lärmschutzmassnahmen – auf Seite 8 des Strassenbauprogramms kann man das nachlesen – ab 1998 zur Realisierung vorgesehen sind. Wir hoffen, dass diese Realisierung rasch vonstatten gehen

werde und danken an dieser Stelle der Baudirektion und insbesondere dem Baudirektor, der sich für dieses Projekt verwendet hat.

Kurt Schreiber (EVP, Wädenswil): Abgespeckt – unter dieses Motto kann man auch das diesjährige Bauprogramm der Staatsstrassen stellen. Damit vollzieht der Regierungsrat das, was er schon nach Ablehnung der erhöhten Motorfahrzeugsteuern getan hat, er hat abgespeckt, und zwar ganz massiv.

Es besteht ganz klar die Aufgabe, bestehende Strassen zu erhalten, weil sonst ein hoher Sanierungsbedarf auf uns zukommen wird. Wir haben Beispiele: Winterthur lässt grüssen! Gerade dieses Element zeigt auch, dass die Kosten des individuellen Verkehrs weit höher sind als allgemein angenommen wird, auch wenn dies einige Exponenten nicht wahrhaben wollen. Es trifft zwar zu, dass die Finanzierung der Nationalstrassen dank Treibstoffzollzuschlag möglich ist.

Zurück zu den Staatsstrassen. Dort werden drei Objekte fertiggestellt, die im Zusammenhang mit dem öffentlichen Verkehr stehen und auch dort zu einem besseren Betriebsablauf beitragen werden. Da komme ich wieder zu meinem Punkt. Es geht genau darum, dass öffentlicher und individueller Verkehr aneinander vorbeikommen. Da habe ich schon ein bisschen Mühe, wenn von einzelner Seite gefordert wird, man müsse sich nach marktwirtschaftlichen Grundsätzen richten, man müsse selbstverständlich nachgeben und noch mehr Autos auf die Strasse bringen, man müsse die N1 auf sechs Spuren ausbauen. Ich stehe dazu, dass das bestehende Nationalstrassennetz, so wie es das Volk beschlossen hat, fertiggebaut werden soll, ohne Wenn und Aber. Doch ebenso klar ist, dass die fünfte und sechste Spur auf der N1 «Bahn 2000» ist. Das ist der Zug und keinesfalls eine weitere Autobahnspur. Dagegen werde ich mich mit aller Vehemenz zur Wehr setzen. Das beginnt schon beim Bareggunnel. Auch dort muss das System, das wir gebaut haben, ausreichen, und wir haben unsere Verkehrsmittel so einzusetzen, dass wir auf eine gescheite Art zu einem andern Punkt kommen.

Deshalb ist es wichtig, dass versucht wird, gemeinsam weiter zu kommen, und dass das gegenseitige Ausspielen endlich einmal aufhört.

Peter Stirnemann (SP, Zürich): Zur Akrobatik mit Zahlen um Verkehrsanteile: Jedes Jahr dasselbe, Herr Patroni und Herr Kübler. Immer wieder versuchen Sie zu zeigen, wie schlecht doch der öffent-

liche Verkehr funktioniert, und auf der andern Seite wollen Sie, Herr Kübler, sagen, der öffentliche Verkehr müsste mehr an den Strassenunterhalt leisten. Das muss differenziert betrachtet und jedes Jahr wieder richtiggestellt und in der Öffentlichkeit auch richtig dargestellt werden. Es stimmt, gesamtschweizerisch nimmt der Anteil des öffentlichen Verkehrs, gemessen in Personenkilometern, nur etwa 20 Prozent ein. Das ist auch klar. Die Schweiz, mit den weitverzweigten kleinen Strassen, die weit in die Täler hineinführen – da werden von wenigen Personen lange Reisen zurückgelegt, und entsprechend gross sind natürlich die Personenkilometer. Das erstaunt nicht. Wenn Sie allerdings den Kanton Zürich ansehen, sieht es schon anders aus. Da liegt der Anteil an Personenkilometern durch den öffentlichen Verkehr bei etwa 40 Prozent. Gehen Sie zur Stadt Zürich, dann kommen Sie gut und gerne auf 50 bis 60 Prozent. Wenn Sie die Personenfahrten betrachten, dann können Sie in der Stadt Zürich bis zu 80 Prozent Anteil des öffentlichen Verkehrs feststellen.

Nun zum Verursacherprinzip und zur Inanspruchnahme der Strassen durch den öffentlichen Verkehr. Auch das haben wir schon zig-mal gesagt. Da liegt der Anteil der öffentlichen Verkehrsbetriebe unter einem Prozent. Dem kann der öffentliche Verkehr gelassen entgegesehen, wenn er einen Anteil an die Strassenkosten leisten soll. Sie können sich selber ausrechnen, wie wenig das sein dürfte. Warum so tief? Bei den Autos ist der Auslastungsgrad natürlich sehr tief: 1,2 bis 1,3 Personen pro Auto. Das ist eine Auslastung der Sitzplätze von etwa 20 Prozent. Immerhin bringt es der öffentliche Verkehr auf 40 Prozent. Das sieht dann ein bisschen anders aus.

Also das Geld, das in den öffentlichen Verkehr investiert wird, ist gut angelegtes Geld. Er leistet seinen Beitrag bei der Bewältigung der Mobilität. Ich glaube, das musste hier wieder einmal gesagt werden. Ich hoffe, es werde auch entsprechend in der Öffentlichkeit so dokumentiert und kommentiert.

Regierungsrat Hans Hofmann: Als vor einiger Zeit das Büro des Kantonsrates beschlossen hat, im Sinne der Ratseffizienz die Debatte über das Strassenbauprogramm von jener über den Voranschlag zu trennen und sie separat zu führen, habe ich mich dahingehend geäußert, dass es dann wohl zweimal eine ausgiebige Strassendebatte geben werde, einmal beim Strassenbauprogramm und einmal beim Voranschlag. Ich hoffe, dass Sie mich Lügen strafen werden.

Zum heutigen Strassenbauprogramm: Der Regierungsrat hat mit diesem Programm Wort gehalten. Er hat das umgesetzt, was er vor der Abstimmung 1995 gesagt hat. Damals wurde die Sonderzulage zur Schliessung der Autobahnlücken abgelehnt. Wir haben damals gesagt, dass wir dann für den Unterhalt mehr Geld vorsehen und bei den Nationalstrassen sparen müssen. Genau das haben wir getan. Deshalb kann das Nationalstrassennetz nicht, wie es das langfristige Bauprogramm des Bundes verlangt, bis zum Jahr 2007 fertiggestellt werden, sondern erst im Jahr 2020. Ich begreife Herrn Jud, dass er sich dagegen wehrt, weil seine Gemeinde eine jener Gemeinden ist, die davon betroffen sind.

Sie sehen die Kehrtwendung auch, wenn Sie die verschiedenen Bauprogramme der vergangenen Jahre einmal miteinander vergleichen. Ich habe das für die Jahre 1995–1997 hervorgeholt, das 1994 beschlossen wurde. Damals waren für den Nationalstrassenbau im Jahr 1997 250 Millionen Franken vorgesehen. Heute sind es noch 115 Millionen Franken – 90 Millionen plus Nachtragskredit –, also weniger als die Hälfte als wir ursprünglich einmal geplant hatten. Für den Erneuerungsunterhalt waren nur noch 15 Millionen Franken vorgesehen, jetzt sind es wieder 40 Millionen Franken, und auch der Strassenunterhalt ist von 14 auf 37 Millionen Franken angestiegen. Wir haben also Wort gehalten und genau das gemacht, was wir gesagt haben: Wir sparen beim Nationalstrassenbau und geben wieder mehr Geld für den Unterhalt aus. Herr Attenhofer hat es gesagt: Es geht um die Werterhaltung des Strassennetzes, es geht aber auch um den Lärmschutz und um die Fussgängeranlagen. Aus dem Programm geht klar hervor, dass wir die Prioritäten so gesetzt haben.

Im weiteren danke ich für die Diskussion. Ich habe die verschiedenen Anregungen zur Kenntnis genommen. Gestatten Sie mir, auf drei Themen noch speziell einzugehen.

Die Vorfinanzierung wird von der einen Seite abgelehnt, von der andern Seite vehement gefordert. Zu den Grünen gerichtet muss ich sagen, dass wir das Gesuch um Vorfinanzierung beim Bund nicht gestellt haben, weil wir schneller und mehr bauen möchten. Wir haben dem Bund mitgeteilt, dass wir das 5. langfristige Bauprogramm des Bundes für den Nationalstrassenbau nicht einhalten können, weil der Kanton seinen Anteil nicht finanzieren kann. Wenn der Bund will, dass die Lücken, wie der Bundesrat und die eidgenössischen Räte es vorgesehen haben, geschlossen werden sollen, dann muss er uns dieses Darlehen gewähren. Es geht ja nicht darum, wer letztlich den kantonalen Anteil

für die Schliessung dieser Lücken bezahlt. Es geht darum, ob wir jetzt bauen können – der Uetlibergtunnel ist baureif; wir könnten mit dem Bau beginnen – oder erst in zehn oder fünfzehn Jahren, wenn auch der Kanton die nötigen Mittel zur Verfügung hätte. Vor dieser Entscheidung steht der Bund. Die letzten Signale, die ich erhalten habe, können sowohl positiv wie negativ ausgelegt werden. Ich habe gehört, dass die Departemente einen befürwortenden Antrag stellen, aber dass der Bund 4,125 Prozent Zins verlangen will. Wir haben sofort beim Bund reklamiert und darauf hingewiesen, dass wir dann ebenso zur Kantonalbank gehen könnten und dort das Geld eher günstiger erhalten würden. Aber das lässt unser Finanzhaushaltsgesetz ja nicht zu. Wenn der Bund einen Zins verlangt, müssen wir auf dieses Darlehen verzichten. Es geht auch nicht an, dass der Bund einen Zins verlangt für Geld, das er zuerst beim Kanton Zürich holt. Die Zürcher Automobilistinnen und Automobilisten schicken jedes Jahr mit den Treibstoffzollzuschlägen 800 Millionen nach Bern und etwa 150 Millionen kommen zurzeit zurück. Man müsste also bei einem Darlehen Zins zahlen für Geld, das man bereits selbst nach Bern geschickt hat. Wir haben das dem Bund klar gemacht. Wir haben dem Bund auch klar gemacht, dass der Kanton Zürich schon einige Male für den Bund Vorfinanzierungen geleistet hat, als der Bund finanzielle Schwierigkeiten und der Kanton Zürich das Geld hatte. Die N1 Zürich–Baden hat der Kanton Zürich zu weiten Stücken vorfinanziert, ohne vom Bund einen Zins zu verlangen. Ich hoffe immer noch, dass der Bund hier einsichtig wird und dieser Vorfinanzierung zustimmt. Das Gesetz liesse das zu. Der Kanton Zürich ist tatsächlich in einer Notlage. Dann könnten wir das 5. langfristige Bauprogramm des Bundes durchziehen, das vorsieht, dass das gesamte Nationalstrassennetz im Jahr 2007 abgeschlossen und zusammen dem Verkehr übergeben wird. was sicher richtig ist.

Die Verschuldung des Strassenfonds wurde – auch von der Präsidentin und von der Referentin der Finanzkommission – kritisiert. Es stimmt, wir sollten den Strassenfonds gemäss Finanzhaushaltsgesetz eigentlich entschulden. Wenn Sie nur die Investitionen betrachten, sehen Sie, dass eine Entschuldung um etwa 12 Millionen noch möglich wäre. Der Regierungsrat hat hier eine Interessenabwägung vorgenommen und ist der Meinung, den Strassenfonds nicht zu entschulden, sondern das Geld, das zur Entschuldung dienen könnte, für einen vermehrten Strassenunterhalt zu verwenden. Es musste also zwischen zwei Interessen abgewogen und die Frage beantwortet werden, was wichtiger ist: eine etwas schnellere Entschuldung des Strassenfonds oder der Strassenunterhalt. Wir haben dem Strassenunterhalt die höhere Priorität beige-

messen. Daher gilt die Devise: Die Schuld darf nicht mehr weiter ansteigen. Wenn wir immer nur gleich viel ausgeben wie wir über die Verkehrsabgaben einnehmen, dann wird sich der Strassenfonds langsam entschulden, weil die Amortisationsraten dann jährlich zurückgehen. Wir nehmen also ganz langsam doch eine Entschuldung vor.

Es wurde nach einer neuen Vorlage im Jahr 2000 gefragt. Wenn Sie das langfristige Finanzprogramm anschauen, dann sehen Sie, dass wir im Jahr 2000 etwas eingesetzt haben. Wir können jetzt nicht einfach den Kopf in den Sand stecken und die Strassenfinanzierung dem Schicksal überlassen. Irgend etwas werden wir wieder an die Hand nehmen müssen, allenfalls eine Gesetzesänderung. Jetzt ist beispielsweise das Bundesgesetz über die Schwerverkehrsabgabe in der Vernehmlassung. Daran werden die Kantone zu einem Drittel beteiligt, was natürlich Mehreinnahmen gibt. Wir hoffen, dass dies zustande kommt. Es wird auch hinsichtlich des Nationalstrassenunterhalts eine neue Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen diskutiert. Wenn der Unterhalt gänzlich durch den Bund übernommen wird, würde uns dies auch entlasten. Dann kämen Mehreinnahmen, ohne zwingender Erhöhung der Verkehrsabgaben. Wenn das nicht der Fall ist, werden wir uns wieder etwas einfallen lassen müssen.

Von verschiedenen Seiten wurden das Gesamtverkehrskonzept und das Verkehrsmanagement angesprochen. Ich unterstütze diese Voten. Deshalb hat der Regierungsrat auch den ganzen Verkehrsbereich und das Verkehrsmanagement an einem Ort zusammengefasst. Das Gesamtverkehrskonzept ist nun bei einer Direktion. Sobald das dann vollzogen ist, wird es auch Berichte geben über die gesamte Verkehrspolitik. Aber so schnell geht das nicht. Zuerst müssen wir diese Umstrukturierungen vollziehen. Sie brauchen diesbezüglich Ihre Interpellation nicht einzureichen. Wir werden dies ohnehin an die Hand nehmen. Sonst wird nur Zeit verwendet für eine Diskussion über etwas, was wir ja ohnehin gesagt haben: Wir werden diese Gesamtkonzeption an die Hand nehmen.

Wir haben auch für das Glattal bereits einige Mittel eingesetzt. Ich kann das Herrn Germann sagen. Es betrifft die Verkehrsrechner Glattal und Flughafen. Für dieses Verkehrsleitsystem haben wir bereits 7 Millionen Franken ausgegeben. Die Kredite sind beschlossen, die Arbeiten zum Teil vergeben. Wir beginnen mit diesem Verkehrsmanagement und mit dem Verkehrsleitsystem dort, wo es am dringendsten ist. Das sind die Nationalstrassen, und da beteiligt sich der Bund. Die kantonalen Anteile sind klein und liegen in der Kompetenz des Regierungsrates.

Darum erscheinen sie nicht in einer Investitionsplanung. Wir sind an der Arbeit. Langfristig rechnen wir mit 100 Millionen Franken, verteilt auf etwa zehn Jahre. Damit ist noch nicht der ganze Kanton abgedeckt. Im Zürcher Oberland hat man keine Probleme, aber hier im Glattal ist das Verkehrsleitsystem einzurichten. Diesbezüglich kann ich Sie also beruhigen.

Herr Krähenbühl hat die Frage nach dem Entlisberg gestellt. Selbstverständlich ist beim Verkehrsdreieck Brunau die Überdeckung des Entlisberg mitenthalten. Das kann ich Ihnen versichern. Das ist Projektbestandteil und auch Bestandteil der öffentlichen Planaufgabe.

Frau Püntener hat bemängelt, dass die Luftbelastungen im Bericht nicht erwähnt werden. Ich kann Ihnen versichern, dass die Belastungen dort erwähnt werden, wo sie erwähnt werden müssen, nämlich bei der Erfolgskontrolle zum Luftprogramm. Wo wir Ihnen jährlich über die Umsetzung des Luftprogramms Bericht erstatten, wird über diese Belastungen auch offen und schonungslos Auskunft gegeben.

Herr Egloff hat sich befriedigt gezeigt darüber, dass bei der Westumfahrung die Finanzierung gesichert sei. Sie ist theoretisch gesichert. Gesichert ist sie erst, wenn der Kantonsrat dann auch dem Voranschlag mit dem Nachtragskredit für den Nationalstrassenbau zugestimmt hat. Wir haben einen Nachtragskredit in der Höhe von 25 Millionen Franken für genau dieses Strassenstück, für die Westumfahrung von Zürich, beantragt. Wenn der Kantonsrat diesem Kredit zustimmt, können wir das Projekt realisieren, im andern Fall nicht. Sie werden bei der Budgetdebatte darüber zu befinden haben.

Dasselbe gilt für den Lärmschutz, den Herr Fehr angetönt hat. Auch hier wollen wir weiter voranschreiten. Wie ich gehört habe, will nun die Finanzkommission die Projektierungen beim Tiefbauamt kürzen. Da wäre genau der Lärmschutz betroffen. Ich hoffe, dass dies nicht der Fall sein wird.

Wir werden uns bestimmt bei der Budgetdebatte wieder über das Strassenbauprogramm unterhalten. Im Moment bedanke ich mich für die Kenntnisnahme.

Ratspräsidentin Esther Holm: Ich stelle fest, dass die Diskussion erschöpft ist, und dass Sie damit vom Strassenbauprogramm Kenntnis genommen haben.

Das Geschäft ist erledigt.

5. Postulat Susi Moser-Cathrein (SP, Urdorf) Liselotte Illi (SP, Bassersdorf) und Ruedi Keller (SP, Hochfelden) vom 8. Januar 1996 betreffend kantonseigenes Land in Höri zwischen Altmannstein- und Wehntalerstrasse, in der Anflugschneise gelegen, Lärmzone C (schriftlich begründet)

KR-Nr. 4/1996, Entgegennahme, Diskussion

Traktandum 5 abgesetzt (siehe Geschäftsordnung).

6. Motion Willy Germann (CVP, Winterthur) und Mitunterzeichnende vom 22. Januar 1996 betreffend Reformen beim kantonalen Ortsbild- und Denkmalschutz (schriftlich begründet)

KR-Nr. 14/1996, RRB-Nr. 1501/22.5.1996 (Stellungnahme)

Die Motion hat folgenden Wortlaut:

Der Regierungsrat wird ersucht, dem Kantonsrat einen Bericht mit den notwendigen Gesetzesänderungen vorzulegen, mit dem Ziel, den Ortsbild- und Denkmalschutz zu vereinfachen, transparenter zu gestalten sowie die verfügbaren Gelder effizienter einzusetzen.

Im Vordergrund stehen dabei die Ergänzung und Zusammenlegung der verschiedenen Inventare, eine frühzeitige Information und Beratung der Grundeigentümer sowie neue Formen des Beschwerderechtes im Sinne des Vereinbarungsrechtes.

Begründung:

In Fragen des Heimatschutzes ist im Kanton Zürich eine zunehmende Polarisierung festzustellen. Der möglichst integralen Erhaltung wertvoller Baukultur wird ein möglichst dereguliertes Bauen gegenübergestellt. In dieser Situation wurde sogar das Beschwerderecht in Frage gestellt. Und zahlreiche Gemeinden nehmen aus Angst vor Entschädigungen und dem Heimschlagsrecht die Inventarisierungspflicht nicht wahr. Andererseits beklagen Investoren, dass Baubewilligungsverfahren durch Rekurse verzögert würden, mit denen Inventarisierungsmängel in einer – zu – späten Phase korrigiert werden sollen.

Vor allem der Inventar- und Kompetenzschungel sowie die ungenügende Information der Grundeigentümer tragen zur Verhärtung in Fragen des Heimatschutzes bei.

Im Bericht sollte der Regierungsrat Anleitung geben zu einer sinnvollen Güterabwägung zwischen denkmalpflegerischen Anliegen einerseits und ökologischen sowie wirtschaftlichen und finanziellen Anliegen anderseits.

Daneben sollen folgende Reformen geprüft werden:

1. Förderung des Vereinbarungsrechtes, so z.B. durch Wettbewerbe in Kernzonen und Industriebranchen mit (beiderseitig freiwilligem) Einbezug der beschwerdefähigen Verbände sowie der Denkmalpflege in die Jurierung. In diesen Fällen dafür Verzicht auf Beschwerderecht.
2. «Rollende» Inventarisierung (ohne Rechtswirkung) durch den Kanton. Übersichtliche Zusammenfassung aller Inventare mit Kategorien gemäss eidgenössischer Kulturgüterschutzverordnung. Transparenz durch Publikation von Änderungen.
3. Weiterhin Gemeindeautonomie bei Schutzobjekten von kommunaler Bedeutung (bezüglich rechtswirksamer Schutzmassnahmen und Baubewilligungen).
4. Verbesserung der Information, Animation und Beratung der Grundeigentümer, ohne dass dadurch ein Provokationsverfahren (§ 209 PBG) ausgelöst wird: d.h. keine «Schubladeninventare» mehr. Frühzeitige Zusammenarbeit (vor Inangriff von Planungsarbeiten) zwischen Grundeigentümern und Denkmalpflege anstelle von teuren «Feuerwehrgutachten» im Rahmen der Baubewilligung.
5. Keine Doppelspurigkeiten mehr bei Baubewilligungen, d.h. abschliessende Kompetenz der Gemeinden mit ausgewiesenen Fachstellen bei gleichzeitiger Wahrung des Rekursrechtes (mit Ausnahme von Pt. 1).
6. Konzentration und bessere Koordination der Stellen, die mit dem Ortsbild- und Denkmalschutz befasst sind (Denkmalpflege, Archäologie, Kulturgüterschutz u.a.).

Generell soll beim Ortsbild- und Denkmalschutz vermehrt auf frühzeitige Vorbeugung und Animation anstatt auf Bauverzögerung gesetzt werden: Baulenkung statt Bauverhinderung.

Der Regierungsrat nimmt auf Antrag der Direktion der öffentlichen Bauten wie folgt Stellung:

Die Motionäre beantragen einen Bericht zur Änderung des Planungs- und Baugesetzes (PBG) mit dem Ziel, den Ortsbild- und Denkmalschutz zu vereinfachen, transparenter zu gestalten sowie die verfügbaren Gelder wirkungsvoller einzusetzen. Es seien die verschiedenen Inventare zu ergänzen und zusammenzulegen, eine frühzeitige Information und Beratung der Grundeigentümer zu schaffen sowie im Sinne des Vereinbarungsrechtes neue Formen des Beschwerderechts auszuarbeiten. Die Motionäre sehen vor allem im «Inventar- und Kompetenzschungel» sowie in der ungenügenden Information der Grundeigentümer die Gründe, welche zu einer Verhärtung in Fragen des Heimatschutzes geführt habe. Dazu ist folgendes festzuhalten:

Inventare des Natur- und Heimatschutzes existieren auf der Ebene des Bundes, des Kantons und der Gemeinde. Alle diese Inventare sind öffentlich und können von jedermann eingesehen werden. Während die Inventare des Bundes für den Bund in Erfüllung seiner Aufgaben verbindlich sind, sind die kommunalen und kantonalen Inventare von den entsprechenden Behörden zu berücksichtigen. In der Regel nehmen die mit der Planung eines Bauvorhabens Beauftragten mit dem Bauamt der betreffenden Gemeinde oder mit den kantonalen Fachstellen vor Inangriffnahme von Umbau- oder Neubauprojekten Kontakt auf und erkundigen sich über die Inventare sowie über allfällige Schutzmassnahmen. Die Kompetenzen für den Erlass von Schutzmassnahmen sind im PBG klar geregelt. Für den Schutz von Objekten von kommunaler Bedeutung ist der Gemeinderat zuständig, während die Kompetenz für Schutzobjekte von überkommunaler Bedeutung bei der Baudirektion liegt.

Im Rahmen der laufenden Überarbeitung der regionalen Richtpläne wird die Liste der entsprechend geschützten Ortsbilder im Sinne einer Konzentration auf das Wesentliche überprüft. Damit soll gewährleistet werden, dass die beschränkt vorhandenen personellen und finanziellen Mittel zielgerichtet und wirkungsvoll eingesetzt werden können.

Zu beachten ist ferner, dass die Gründe für eine Polarisierung in Fragen des Heimatschutzes weniger in den gesetzlichen Regelungen zu suchen sind als vielmehr im erhöhten Nutzungsdruck, der auch in den geschützten Dorfkernen spürbar ist.

Zu den einzelnen Anliegen:

1. Eine besondere gesetzliche Regelung für die Förderung des «Vereinbarungsrechtes» ist nicht nötig, da dieser Weg auch ohne ausdrückliche gesetzliche Regelung jederzeit beschritten werden kann und in der Praxis oft auch beschritten wird. Insbesondere bei Vorhaben der

öffentlichen Hand finden oft Architekturwettbewerbe statt, bei denen beschwerdefähige Verbände miteinbezogen werden. Auch Private, die nicht zu Wettbewerben verpflichtet sind, nehmen bei grösseren Bauvorhaben mit den Verbänden Kontakt auf, um zu einvernehmlichen Lösungen zu gelangen. Eine besondere gesetzliche Regelung des Vereinbarungsrechtes mit Verzicht des Beschwerderechtes erübrigt sich deshalb.

2. Die Inventare werden bei Schutzobjekten von nationaler Bedeutung vom Bundesrat, bei überkommunalen Objekten von der Baudirektion und bei kommunalen Objekten von der Gemeindeexekutive erlassen. Diese Kompetenzregelung hat sich bewährt und ist beizubehalten. Zudem kann im kantonalen Recht über die Bundesinventare nicht legifert werden. Eine Zusammenfassung dieser Inventare würde für die Bauwilligen und die zuständigen Behörden mehr zur Verwirrung beitragen als zu Vereinfachungen führen.

3. Die Gemeinden sind für Schutzmassnahmen bei Objekten von kommunaler Bedeutung zuständig. Daran ist auch nach Auffassung der Motionäre insbesondere aus Gründen der Gemeindeautonomie festzuhalten.

4. Im Interesse eines wirkungsvollen Einsatzes der Fachstellen ist von einer Beratung von Privaten auf Vorrat abzusehen. Der frühzeitigen Information der Bauwilligen über die Anliegen des Ortsbildschutzes und der Denkmalpflege wird jedoch grosse Bedeutung beigemessen. Nur so können bauplanerische Leerläufe mit Verlust an Zeit und Geld vermieden werden. Die kantonalen Fachstellen (Denkmalpflege, Amt für Raumplanung, Kantonsarchäologie) sind sich dieser Notwendigkeit bewusst. Sie haben bereits wiederholt in Form von Seminaren, Vorträgen und Broschüren zur Verbesserung der Information, Beratung und Unterstützung der Eigentümer und Gemeinden beigetragen. Dieser Informationstätigkeit soll jedoch in Zukunft noch verstärkt Gewicht beigemessen werden.

5. Eine Minderheit der Gemeinden verfügt über Fachstellen des Denkmal- und Ortsbildschutzes. Wo diese bestehen, haben sich die kantonalen Fachstellen seit je zurückgehalten und Einmischungen vermieden. Die grosse Mehrheit der Gemeinden erachtet die Beratungstätigkeiten der Fachstellen als nützlich und zweckmässig. Dort wo es jedoch um den Schutz von überkommunalen Schutzobjekten geht, sind nicht die Gemeinden, sondern ist die Baudirektion zuständig. Die inhaltlich klaren Inventare halten fest, welche Objekte vom Kanton betreut werden. Doppelspurigkeiten sind zwar in der Praxis nicht völlig auszuschlies-

sen, kommen aber selten vor. Eine Gesetzesrevision würde diesbezüglich keine Verbesserungen bringen.

6. Koordinationsprobleme zwischen den mit dem Ortsbild- und Denkmalschutz befassten kantonalen Fachstellen sind erkannt. Durch eine verstärkte Zusammenarbeit dieser Stellen wurden sie in letzter Zeit reduziert. Weitergehende Verbesserungen, insbesondere zur Beschleunigung der Abläufe und zur Verbesserung der Organisation, sind im Rahmen der laufenden PBG-Revisionen und der Verwaltungsreform in Prüfung.

Der Regierungsrat beantragt daher dem Kantonsrat, die Motion nicht zu überweisen.

Willy G e r m a n n (CVP, Winterthur): Der Einreichung dieses Vorstosses gingen teilweise ausgedehnte Besprechungen mit den Mitunterzeichnern aus verschiedenen Parteien und ihren Fraktionen voraus, aber auch mit massgeblichen Vertretern sowohl der Heimatschutzgesellschaft als auch des Hauseigentümergebietes. Beide begrüßten es ausdrücklich, dass endlich ein Weg aus der unseligen Konfrontationspolitik im Bereich Denkmal- und Ortsbildpflege gesucht wird.

Und eigentlich müsste auch der Regierungsrat ein Interesse daran haben, die Fronten in der Heimatschutzpolitik aufzuweichen. Man fragt sich ernsthaft, weshalb ausgerechnet der Regierungsrat in Verharmlosung und Beschönigung macht, weshalb er einer Vereinfachung des Heimatschutzrechts opponiert. Immerhin ist es der Regierungsrat, der die Situation als ziemlich schlimm beurteilt, wenn es darum geht, das Beschwerderecht abzuschaffen.

Ich stehe dazu: Mit dieser Motion soll die Flucht nach vorne ergriffen werden, um das Beschwerderecht zu erhalten, ihm aber gleichzeitig einen neuen Sinn zu geben. Ziel der Motion ist mehr Animation und Baulenkung statt Bauverhinderung und Bauverzögerung. Denkmalpflegerische Feuerwehrrübungen, wie wir sie fast monatlich von seiten der Denkmalpflege feststellen müssen, schaden letztlich dem Heimatschutz. Wir können Heimatschutz nicht gegen die Hauseigentümer, sondern nur mit ihnen betreiben.

Bei der heutigen Gesetzgebung werden sowohl die staatliche Denkmalpflege als auch der private beschwerdefähige Heimatschutz allzusehr als Gegner angeschaut. Als Gegner einer wirtschaftlichen Entwicklung, als Gegner bei der Schaffung von Arbeitsplätzen. Dabei lassen sich die Anliegen des Heimatschutzes durchaus mit

wirtschaftlichen Interessen des Grundeigentümers vereinbaren. Dazu gibt es einige sehr gute Beispiele. Eine Tabula-rasa-Politik zu Lasten wertvoller Bausubstanz macht sich nämlich selten bezahlt.

Erlauben Sie mir ein Beispiel, wie eine Baubewilligung für eine Sanierung, einen Umbau und eine Umnutzung eines inventarisierten Objekts ablaufen kann: Herr X möchte ein, wie er sagt, ziemlich verlottertes Haus umbauen. Er weiss nicht, dass sein Haus im kommunalen Inventar aufgeführt ist. Vielleicht will er es auch nicht wissen nach dem Motto «Was ich nicht weiss, macht mir nicht heiss». Würde ihm nun von Amtes wegen die Inventarisierung seines Objekts mitgeteilt, würde das einjährige Provokationsverfahren nach § 209 PBG ausgelöst. Das heisst, bei der Baueingabe erhält Herr X nun den Bescheid, dass das Inventar geöffnet werde, und sofort – innerhalb eines Jahres – die Schutzwürdigkeit eines Gebäudes abgeklärt werden müsse. Nun ergeben die Abklärungen nach rund neun Monaten eine eindeutige Schutzwürdigkeit des Objekts. Detailliert wird in der Schutzverfügung festgehalten, was innen oder aussen erhalten werden muss. Das Projekt müsste radikal umgearbeitet werden. Herr X will den Entscheid der Gemeindebehörden anfechten und verschafft zuerst der Baurekurskommission Arbeit, dann dem Verwaltungsgericht und schliesslich dem überlasteten Bundesgericht. Überall blitzt Herr X ab. Das Projekt wird schliesslich begraben, das Objekt verkauft.

Das geschilderte Beispiel ist kein Einzelfall, schon gar nicht ein krasser Fall. Ich hätte dieses Fallbeispiel noch verschlimmern können. Das Objekt hätte im regionalen Inventar sein können. Dann hätte sich auch der Kanton einmischen müssen, vielleicht sogar gegen die Gemeindebehörden. Vielleicht hätte ein Gutachten der kantonalen Denkmalpflegekommission oder der kantonalen Natur- und Heimatschutzkommission erstellt werden müssen, weil die Dokumentation der Gemeinde ungenügend war. Vielleicht hätte auch der beschwerdefähige kantonale Heimatschutz eingreifen müssen, wenn der Kanton bei einer Güterabwägung – vielleicht gegen den Willen seiner Fachleute – beide Augen zugedrückt hätte.

Genau mit diesem Problem könnten wir künftig häufiger konfrontiert werden. Anstatt die komplizierten Abläufe in der Denkmalpflege zu vereinfachen, anstatt frühzeitig zu informieren und zu beraten, möchte der Regierungsrat offenbar darangehen, allfällige finanzielle Folgekosten aus Schutzverfügungen zu verringern, indem er weniger schützt oder das, was bereits geschützt ist, teilweise oder vollständig wieder aus dem Schutz entlässt.

Der Regierungsrat lässt in der Stellungnahme die Katze aus dem Sack. Die Liste der geschützten Ortsbilder soll angesichts knapper Finanzen auf das Wesentliche überprüft werden. Das heisst nichts anderes, als dass einige Ortsbilder aus dem Schutz entlassen werden sollen oder der Schutz verwässert wird. Die Gefahr also, dass hässliche Bauten oder kitschige Kulissen-Ortsbilder entstehen, ist nicht mehr von der Hand zu weisen.

Wohlverstanden: Moderne Bauten müssen auch in alter Umgebung nicht hässlich sein. Moderner Heimatschutz, wie ich ihn verstehe, unterstützt auch hochmoderne Architektur, die vielleicht in hundert Jahren unter Schutz gestellt wird. Moderne Architektur in alter Umgebung – das ist aber eine äusserst delikate Sache, eine sehr schwierige Aufgabe für Architekten, die meistens nur über Wettbewerbe befriedigend gelöst werden kann.

Ich möchte nun anhand der einzelnen Punkte das Anliegen der Motion genauer erklären und die ausweichende Stellungnahme der Regierung kritisch durchleuchten:

An Punkt 1 – das sage ich hier offen – hatten nicht alle Kolleginnen und Kollegen aus dem Heimatschutzvorstand Freude. Damit habe ich auch meine Interessenbindung dargelegt. Dieser Punkt schränkt nämlich das Beschwerderecht der Heimatschutzgesellschaft ein. Wer nämlich bei einem Projektwettbewerb für ein geschütztes Objekt den privaten Heimatschutz und die Denkmalpflege in die Jurierung einbezieht, bindet diese gleichzeitig ein. Ein Rekurs wäre in diesem Fall nicht mehr möglich. Damit können langwierige Rechtsstreitereien vermieden und Anreiz für mehr Projektwettbewerbe gegeben werden. Das sicherste Mittel für qualitativ hochstehendes Bauen.

Dass die öffentliche Hand beschwerdefähige Verbände in Architekturwettbewerbe einbezieht, möchte ich gar nicht bestreiten. Das Problem liegt bei privaten Bauherren, die solchen Verbänden zu Recht nicht den «Fünfer und das Weggli», das heisst Mitsprache und nachher noch Beschwerdemöglichkeit, geben möchten.

Punkt 2: Zum Inventardschungel kommt heute der Inventarisierungswirrwarr. Auf unterster Ebene – wir haben diese Diskussion ansatzweise schon geführt – inventarisieren die Gemeinden. Die einen Gemeinden sehr vorbildlich, darunter zum Beispiel Zell oder Marthalen. Auch SVP-Gemeindepolitiker erfüllen den gesetzlichen Auftrag durchaus zur Genüge. Die andern Gemeinden inventarisieren immer vorsichtiger, weil sie das Inventar überschätzen. Wiederum andere Gemeinden – damit sind wir beim Thema, das Herr Schloeth schon

aufgegriffen hat – inventarisieren überhaupt nicht, weil sie irrtümlich glauben, die Baubewilligungsverfahren könnten später beschleunigt und Entschädigungsforderungen oder gar das Heimschlagsrecht könnten vermieden werden. Ein sehr gefährlicher Irrtum – studieren Sie die Verwaltungsgerichtsurteile der letzten Jahre! Sehr viele Gemeinden sind beim Inventarisieren aber schlicht überfordert. Der Kanton muss aber ohnehin inventarisieren, und zwar bereits bei den regionalen Objekten.

Dr. Rudolf A e s c h b a c h e r (EVP; Zürich): Es ist nicht zu übersehen, dass in den letzten Jahren in Fragen des Natur- und Heimatschutzes, namentlich aber beim Ortsbild- und Denkmalschutz eine Verhärtung, ja auch eine Polarisierung der Ansichten eingetreten ist, die zunehmend Schwierigkeiten bereitet und sinnvolle, sachgerechte Lösungen erschwert. Ein äusseres Zeichen dieses verschlechterten Klimas ist für mich die Tatsache, dass nun sogar ernsthaft versucht wird, das Beschwerderecht auf kantonaler Ebene aufzuheben. Diese Situation verlangt meines Erachtens eine genauere Überprüfung aller in Betracht fallenden Möglichkeiten zur Vereinfachung, zur Entspannung von Konfliktsituationen, zur frühzeitigen Erkennung von Problemfeldern und damit zu einem anderen, entspannteren Diskussionsklima im Bereich von Natur- und Heimatschutz.

Entgegen der Auffassung des Regierungsrates, der zwar auch gewisse Mängel feststellt, aber keinen Handlungsbedarf im Sinne der Motion sieht, sind wir in der EVP-Fraktion der Meinung, dass es sich auf jeden Fall lohnen würde, die ganze Problematik genauer anzusehen. Wir wollen daher mit der Zustimmung zur Motion eine Chance für eine derartige vertiefte Überprüfung eröffnen und bitten Sie, im gleichen Sinne den Vorstoss zu unterstützen.

Dorothee J a u n (SP; Fällanden): Die Sozialdemokratische Partei empfiehlt Ihnen, die Motion abzulehnen. Es ist zwar völlig unbestritten, dass im Bereich des Ortsbild- und Denkmalschutzes ein Verbesserungsbedarf besteht. Die Verfahren müssen transparenter gestaltet werden, aber einen Anlass für eine Gesetzesänderung, wie sie der Motionär sieht, sehen wir nicht. Änderungen in der Handhabung der bestehenden Gesetze sind notwendig. Alle Mängel, die gerügt worden sind, können im Rahmen der bestehenden Gesetzgebung behoben werden.

Wir gehen mit der Regierung einig, wenn sie ausführt, es habe sich bewährt, dass auf jeder Stufe inventarisiert wird. Es ist meines Erachtens weder wünschbar noch denkbar, dass der Kanton auch die Inventare der Gemeinden erstellt. Es gibt zahlreiche Gemeinden, welche diese Inventare sorgfältig und gut erstellen, und sie sind dabei nicht überfordert. Sie ziehen Fachleute bei, und in zahlreichen Gemeinden bestehen auch ortsansässige Fachkundige, die mit den lokalen Verhältnissen vertraut sind.

Bewährt hat sich auch die Vorschrift, dass ein Inventar zunächst erstellt, aber erst später eine Schutzverfügung erlassen wird. Denn erst aufgrund eines konkreten Bauvorhabens ist es in aller Regel überhaupt möglich, eine Schutzverfügung mit konkreten Schutzziele zu verfügen.

Im übrigen lässt diese Vorschrift die Möglichkeit zu – ich kann Ihnen das aufgrund der kommunalen Erfahrung versichern –, dass der Bauherr vor einer Baueingabe mit den Baubehörden Kontakt aufnimmt und einvernehmliche Lösungen getroffen werden. Dies mag in den Städten nicht funktionieren, was aber nicht an den gesetzlichen Vorschriften liegt, die ein solches Vorgehen absolut ermöglichen.

Verbessert werden – das ist richtig – muss auch die Information der Grundeigentümer. Der Motionär beliebt, sie Animation zu nennen. Es ist aber ohne weiteres möglich, die Grundeigentümer heute über das Inventar zu informieren. Meine Wohngemeinde zum Beispiel hat es im amtlichen Anzeigebblatt veröffentlicht. Es gibt dieses Inventar. Jedermann kann es einsehen, und die Bürger und Bürgerinnen interessieren sich auch dafür, ob sich in ihren Häusern Schutzobjekte befinden oder ob ihre Häuser schutzwürdig sind oder nicht.

Dass die Wahrung des Denkmalschutzes im Rahmen des Baubewilligungsverfahrens unbefriedigend gelöst ist, gebe ich zu. Wir werden aber, wenn wir die VRG-Revision tatsächlich einmal behandeln, einen Artikel über die Koordination im Baubewilligungsverfahren verabschieden. Diese Revision wurde ausgelöst durch eine entsprechende Vorschrift des Bundesrechts, und die Koordination im Baubewilligungsverfahren wird damit dann gewährleistet sein. Ich bitte Sie also, die Motion nicht zu unterstützen.

Ulrich Isler (FDP, Seuzach): Die Vorstellung, den Orts- und Denkmalschutz durch Gesetzesänderungen zu vereinfachen und transparenter zu gestalten, ist äusserst problematisch. Die erwähnte Wunschvorstellung, die verfügbaren Gelder noch effizienter und noch wirkungsvoller einzusetzen entspricht gleichsam einer Büchse der Pan-

dora. Auch Sie, Herr Germann, wissen offenbar, dass die Inventare, wenn auch nicht komplett, vorhanden sind. Diese Inventare sind öffentlich zugänglich und können auch von jedermann eingesehen werden. Die Motion produziert einen Handlungsbedarf, der nicht vorhanden ist. Die Lücken können über den Verbesserungsweg geschlossen werden. Die Kompetenzregelung bei Schutzobjekten von Bund, Kanton und Gemeinden hat sich bewährt. Doppelspurigkeiten sind – das kann ich Ihnen als Direktbetroffener sagen – selten und leicht zu klären. Die Gesetzesrevision, die Sie vorschlagen, bringt auch hier keine Verbesserung. Die FDP-Fraktion empfiehlt Ihnen, die Motion nicht zu überweisen.

Esther Zumburn (DaP/LdU, Winterthur): Die Motion Germann will den Ortsbild- und Denkmalschutz vereinfachen, ihn transparenter gestalten und verfügbare Gelder effizienter einsetzen. Auf den ersten Blick sieht das verlockend aus. Auf den zweiten hingegen ist es eine Fussangel. Die Motion will dem Heimatschutz mehr Macht geben. Da machen wir als LdU-Fraktion nicht mit. Wir wollen nicht als ein Jahrhundert in die Annalen eingehen, das nicht zur eigenen Architektur stehen konnte. Herr Germann spricht von Baulenkung statt von Bauverhinderung. Das tönt fortschrittlich. Die aufgeführten Reformpunkte bewirken aber unserer Meinung nach ein Ausschalten demokratischer Wege. Wir wollen das nicht unterstützen. So erhält eine Einzelperson, welche zum Beispiel den Heimatschutz vertritt, mehr Macht als Personen, die vom Volk in einschlägige Gremien gewählt wurden. Sie wissen, mit genügend Geld im Rücken lässt sich schon heute ein Rekurs nach dem andern einreichen. Aktuelles Beispiel aus Winterthur ist das Altersheim Neumarkt.

Seien wir ehrlich: Was wäre denn neu? Der Heimatschutz erhielte soviel Macht, dass er schon vor den Rekursen das alleinige Sagen hätte. Begutachtungsgrundlagen bleiben aber subjektiv. Das liegt in der Natur der Sache. Spezialisierte aus der Denkmalpflege sind oft nicht gleicher Meinung wie ihre Kollegen und Kolleginnen aus dem Heimatschutz. Zudem läuft der heimatschützerische Aspekt oft dem Aspekt der Nutzung entgegen. Ein Beispiel aus dem Alltag: «Bsezisteine» sind Mode; natürliche Pflasterung hat Hochsaison. Nostalgie ist Trumpf. Überall werden Gassenbeläge in der Altstadt fussgängerfeindlich gemacht. Fragen Sie einmal jene, die sie täglich nutzen müssen, die Gehbehinderten, aber auch jene, die feine Schuhe tragen oder hohe

Absätze schätzen, ihnen sind sie bei jedem Schritt ein Stein im Weg. Doch was soll's? Die Hauptsache ist, heimatschützerisch ist es richtig. Für unsere Fraktion haben Ortsbilder, welche mit Bauten aus dem 20. Jahrhundert ergänzt wurden, gleiche Priorität wie deren Erhaltung unter dem Heimatschutzgedanken. Und weil wir befürchten, dass die Motion stark retrospektive Wirkung hat, sind wir dagegen. Wir wollen aus unseren Dörfern und Städten kein flächendeckendes Heidiland machen.

Daniel S c h l o e t h (Grüne, Zürich): Frau Zumbrunn, es gibt auch Bauten dieses Jahrhunderts, die der Heimatschutz schützen will. Zum Beispiel jene aus der Zeit des neuen Bauens. Ich erwähne das obere Haus des Kinderspitals, das ja sehr umstritten war, jedoch aus Sicht des Heimatschutzes eine schützenswerte Baute unseres Jahrhunderts darstellt.

Die Grüne Fraktion wird diese Motion mehrheitlich unterstützen. Die Motion, die wir eingereicht haben, gibt Anregungen, um den Heimatschutz zu vereinfachen und effizienter zu gestalten. Herr Germann hat das ausführlich geschildert. Der Regierungsrat findet die Anliegen der Motion teilweise falsch, teilweise will er sie prüfen. Es ist uns nicht einleuchtend, warum er die Motion nicht entgegennimmt. Sie will ja eigentlich nur einen Bericht zu den in den Begründungen vorgeschlagenen Anregungen. Was uns aber sauer aufstösst, ist die Aussage der Baudirektion, sie sei daran, die Liste der geschützten Ortsbilder zu reduzieren. Im Frühling hat dieser Rat mein Postulat überwiesen, wonach endlich alle Gemeinden ihre Naturschutzobjekte inventarisieren müssen. Da finde ich, die Baudirektion sollte endlich dieses Anliegen erfüllen statt dass sie jetzt die Heimatschutzlisten auszufüllen beginnt. Ich benütze gerne die Gelegenheit und frage Herrn Hofmann, was er seit der Überweisung dieses Postulats unternommen hat, ob noch etwas gegangen ist seit diesem netten Brief, den er kurz vor der Abstimmung über dieses Postulat an die Gemeinden verschickt hatte.

Ich schlage den Bogen zum Heimatschutz. Auch da sind Sachen falsch gelaufen, auch da unternimmt die Baudirektion zu wenig. Ich denke, es wäre sinnvoll, wenn wir diese Motion überweisen würden.

Willy G e r m a n n (CVP, Winterthur): Die Vorwürfe von Frau Zumbrunn waren so absurd, dass ihnen entgegnet werden muss. Es geht überhaupt nicht darum, mit der Motion demokratische Wege auszu-

schalten. Das Gegenteil wäre der Fall. Es geht überhaupt nicht darum, dem Heimatschutz mehr Macht zu geben. Das Gegenteil wäre der Fall. Frau Jaun, wir müssen ganz klar anerkennen: Wir haben jetzt das Gesetz und wir kennen die Probleme. Auch im Rat wurden die Probleme aufgezeigt, die wir mit dem Heimatschutzrecht haben. Es ist keine Frage der Handhabung. Sie müssen zur Kenntnis nehmen, dass es mit der Inventarisierung nicht gut läuft. Kaum jemand hat noch den Überblick, wenn Sie alle Ebenen vom Bund bis zu den Gemeinden einbeziehen und den Naturschutz, der nicht immer kompatibel ist mit dem Heimatschutz. Es sind vielleicht sogar 15 Inventare, die da hineinspielen. Aber wir müssen auch zur Kenntnis nehmen: Ein Inventar hat keine Rechtskraft. Eine Gemeinde kann ein Objekt von kommunaler Bedeutung auch nach unserem Vorschlag aus dem Inventar entlassen. Ich stehe dazu, auch von dieser Möglichkeit müssen wir vielleicht vermehrt Gebrauch machen.

Weiterhin läge es ebenfalls an den Gemeinden, Frau Jaun, rechtskräftige Schutzverfügungen für kommunale Objekte zu erlassen. Auch bei den Baubewilligungsverfahren hätten die Gemeinden die gleichen Kompetenzen wie heute. Die Stufung, wie wir sie heute haben, bliebe also bestehen. Nur die Inventarisierung kommunaler Objekte ginge an den Kanton, genauso wie in andern Kantonen.

Das PBG, Frau Jaun, erlaubt keine Information, wie Sie es wünschen. Sie wissen, wenn die Gemeinde den Grundeigentümer offiziell informiert, läuft das Provokationsverfahren. Schauen Sie das PBG genau an! Die Inventare liegen wohl auf, aber nicht alle Bauherren sind gewillt, vorher auch das Inventar einzusehen. Und es gibt Fehlplanungen, es gibt Fehlprojektierungen. Ich könnte Ihnen haufenweise Beispiele geben.

Sie haben erwähnt, in den Gemeinden Zürich und Winterthur laufe es nicht gut. Genau in diesen Gemeinden läuft es gut, weil sie ausgewiesene Fachleute haben. Der Vorschlag der Motion beinhaltet auch hier eine Vereinfachung, indem er dahin geht, diesen Fachgremien, diesen zwei Gemeinden, mehr Kompetenzen zu geben, um unnötige Doppelspurigkeiten zu vermeiden.

Wenn Sie weitere Konflikte vermeiden wollen, muss Bewegung in das Heimatschutzrecht hineingebracht werden, sonst sind Konflikte, die auch sehr hohe Kosten verursachen, vorprogrammiert. Übrigens betrachten Sie das Motionsanliegen nicht zuletzt auch unter dem Titel «Hebung der Standortgunst». Nicht zuletzt hat auch der Hauseigentümergebieterverband ein Interesse, dass etwas geschieht.

Dorothee J a u n (SP, Fällanden): Herr Germann, Sie wissen so genau wie ich, dass nur die Eröffnung des Inventars die Fristen auslöst. Eine allgemeine Information und eine Einsichtnahme in das Inventar löst diese Fristen nicht aus.

Regierungsrat H a n s H o f m a n n: Herr Germann hat an einem Beispiel gezeigt, dass es nicht so rund gelaufen ist. Ich kenne auch solche Beispiele, bei denen ich mich aufgeregt habe. Dadurch entstand der Eindruck, dies sei die Regel. Sie haben auch quasi als Regelfall geschildert, dass immer dann, wenn ein Bauvorhaben geplant ist, das Inventar eröffnet werde. Das ist aber in den wenigsten Fällen so. Bei der Mehrzahl der Fälle können wir sogar eine Nichtunterstellung vornehmen, weil wir sehen, dass der Eingriff in das Gebäude harmlos ist und die Schutzwürdigkeit nicht tangiert. Oder wir nehmen im Rahmen des Genehmigungsverfahrens durch den Kanton, wenn eine Unterstellung notwendig würde, sofort mit der Gemeinde und dem Bauherrn Kontakt auf und schlagen zum Beispiel vor, auf Dachausbauten zu verzichten, weil dann eine Unterstellung vermieden würde. Eine Unterstellung, letztlich eine Unterschutzstellung, ist in den allerwenigsten Fällen nötig. Meistens findet man zusammen mit der Bauherrschaft eine einvernehmliche Lösung. Das wollte ich hier doch ins richtige Licht gestellt haben.

Herr Schloeth, Sie sagten, mit der Motion werde nur ein Bericht verlangt. Mit einer Motion verlangt man nicht einen Bericht. Unsere Stellungnahme zu dem Vorstoss haben wir abgegeben, aber eine Gesetzesänderung ist nicht nötig. Wir werden sicher die eine oder andere Anregung überprüfen.

Zu Ihrer Frage betreffend die Naturschutzinventare der Gemeinden: Sie erwarten kaum, dass ich Ihnen jetzt genau sagen kann, welche Gemeinden bis jetzt reagiert haben, aber ich weiss, dass es mehrere sind, weil ich jeweils die eingehende Post durchsehe. Den genauen Stand kann ich aus dem Stegreif nicht sagen, aber es ist seither einiges gegangen, und es stimmt nicht, dass – wie Sie vermuten – nichts geschehen wäre.

Abstimmung

Der Rat beschliesst mit 109:24 Stimmen, die Motion von Willy Germann (CVP, Winterthur) und Mitunterzeichnenden nicht zu überweisen.

Das Geschäft ist erledigt.

7. Postulat Ruth Genner (Grüne, Zürich) und Mitunterzeichnende vom 29. April 1996 betreffend Konzept zum Schutz der Bevölkerung während der Bauarbeiten zum Uetlibergtunnel (schriftlich begründet)

KR-Nr. 125/1996, RRB-Nr. 2434/7.8.1996 (Stellungnahme)

Das Postulat lautet wie folgt:

Der Regierungsrat wird eingeladen, ein Organisationskonzept vorzulegen, welches den Schutz der Wohnbevölkerung im Zusammenhang mit der Realisierung der Westumfahrung von Zürich garantiert.

1. Das Konzept soll insbesondere die Nachtruhe und die Ruhe an Wochenenden gewährleisten.
2. Die Wohnquartiere sind von Werkverkehr oder Verkehrsumleitungen abzusichern.

Begründung:

Nach dem Entscheid des Bundesgerichts, den Bau der Westumfahrung von Zürich (eingeschlossen Uetlibergtunnel und Anschlüsse) zuzulassen, gilt es, an die in der Nähe der Baustellen lebende Bevölkerung zu denken. Die Wohnbevölkerung, welche der jahrelangen Bautätigkeit ausgesetzt sein wird, muss wirkungsvoll geschützt werden.

Der Regierungsrat nimmt auf Antrag der Direktion der öffentlichen Bauten wie folgt Stellung:

Die Umweltschutzgesetzgebung verlangt vom Kanton Zürich als Bauherr der Westumfahrung (Uetlibergtunnel) die Anwendung möglichst umweltschonender Baumethoden. Aufgrund des Umweltverträglichkeitsberichts (UVB) und der Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) zur Westumfahrung ist der Kanton verpflichtet, eine Baulärmüberwachung so einzurichten und zu betreiben, dass ausserordentliche Belastungen

frühzeitig erkannt werden und Schutzmassnahmen – z. B. Einschränkungen der Betriebszeiten – eingeleitet werden können.

Die Submissionsunterlagen enthalten strenge Auflagen für lärmarme Baumaschinen und Bauverfahren. Vor Beginn der lärmintensiveren Arbeiten werden – wo erforderlich – entlang dem Bauplatz Lärmschutzdämme, zum Teil mit aufgesetzten Wänden, erstellt. Baupisten mit intensivem Baustellenverkehr werden mit einem Belag versehen, um die Lärm- und Staubentwicklung zu vermindern. Der Transport von Aushub- und Baumaterialien erfolgt weitgehend mit der Bahn. Die Bauinstallationsplätze werden so erstellt und betrieben, dass die Bevölkerung möglichst wenig belästigt wird. Der Routenwahl wird sowohl beim Baustellenverkehr wie bei Verkehrsumleitungen besondere Beachtung geschenkt; der Verkehr wird grundsätzlich nicht durch Wohnquartiere geführt.

Wie bereits bei den grossen Bauvorhaben Gubrist-, Milchbuck- und Zürichbergtunnel (S-Bahn) wird auch beim Bau des Uetlibergtunnels vor Baubeginn ein Organisationskonzept vorgelegt und die Bevölkerung über die vorgesehenen Massnahmen informiert. Über das Organisationskonzept wird grundsätzlich auch die Nachtruhe und die Ruhe an Wochenenden sichergestellt. Mit Flugblättern, Informationsveranstaltungen sowie einem Info-Pavillon auf dem Baustellengebiet werden die Anwohnerschaft und die Quartiervereine laufend über den Baufortschritt und die einzelnen Bauvorgänge orientiert werden. Es soll zudem Gelegenheit gegeben werden, über die Immissionssituation zu diskutieren und die Anliegen der Anwohnerschaft entgegenzunehmen. Zudem wird über zusätzlich getroffene Massnahmen informiert werden.

Auf dem Gebiet der Allmend 1 in Zürich-Brunau werden bereits diesen Sommer erste Erdbewegungsarbeiten ausgeführt. Sie dienen der Realisierung der gemeinsamen Installations- und Umschlagplätze für den neuen SBB-Bahntunnel Zürich–Thalwil bzw. für den Uetlibergtunnel. Die Fachstelle Lärmschutz des kantonalen Tiefbauamtes führt seit Juli 1996 in den kritischen Wohngebieten entlang der Nationalstrasse N3 Schallpegelmessungen durch, um die Lärmsituation vor Beginn der Bauarbeiten festzuhalten. Ein Messwagen ist beim Restaurant Muggenbühl plaziert. Von dort aus sind die Autobahn und die Allmend überblickbar, weshalb sich dieser Standort für Lärmmessungen als ausgesprochen geeignet erweist. Die Messposition kann als Referenzpunkt für das Gebiet verwendet werden, da im Nahbereich keine Veränderungen erfolgen. Eine weitere Messstelle wird in einem Mehrfamilienhaus am Elfenweg eingerichtet. In diesem Bereich wird eine Gelände-

aufschüttung die Immissionen der Nationalstrasse und aus dem Baugebiet reduzieren. Sodann wird in einem Mehrfamilienhaus an der Rietterstrasse eine Langzeitmessung eingerichtet.

Bei den weiteren, grösseren Installationsplätzen im Reppischtal, beim Verkehrsdreieck Filderen und beim Anschluss Birmensdorf werden im wesentlichen die gleichen Massnahmen getroffen. Der Schutz der Wohnbevölkerung im Zusammenhang mit der Realisierung der Westumfahrung Zürich dürfte damit grundsätzlich garantiert sein. Sollten sich trotz der umfangreichen Vorkehrungen während der Bauarbeiten einzelne Störungen ergeben, so werden im direkten Kontakt zwischen den Projektverantwortlichen und der Anwohnerschaft Lösungen gesucht werden.

Der Regierungsrat beantragt daher dem Kantonsrat, das Postulat nicht zu überweisen.

Ruth G e n n e r (Grüne, Zürich): Die langwierigen Bauarbeiten für den Uetlibergtunnel stellen eine riesige Belastung für die an der Baustelle angrenzende Wohnbevölkerung dar. Deshalb ist während der Bauarbeiten ganz besonders auf die Wohnbevölkerung Rücksicht zu nehmen.

Die Stellungnahme des Regierungsrates zu dem von uns geforderten Organisationskonzept im Zusammenhang mit der Baustelle und des Bauablaufs ist befriedigend ausgefallen. Ich möchte dem Regierungsrat für die Stellungnahme danken. Ich bin damit zufrieden und kann deshalb das vorliegende Postulat zurückziehen.

Damit ist die Sache aber an sich nicht vom Tisch. Sehr wohl werde ich als Einwohnerin von Wollishofen die versprochenen Vorkehrungen beobachten. Sollten sich die Baustellenverantwortlichen über die gemachten Auflagen hinwegsetzen, müsste auf parlamentarischer Ebene erneut eingegriffen werden.

Ratspräsidentin Esther H o l m : Damit stehen wir wieder vor der gleichen Situation wie vor zwei Wochen. Diesmal wird ein Postulat zurückgezogen. Wir haben noch nicht abschliessend darüber befunden, ob dies möglich ist oder nicht. Die Frage ist im Kantonsratsgesetz und Reglement nicht abschliessend geregelt. Sind Sie damit einverstanden, Rückzüge zu akzeptieren, bis wir die Frage geklärt haben?

Ein anderer Antrag wird nicht gestellt; der Rat ist einverstanden.

Persönliche Erklärung

Peter Stirmann (SP, Zürich): Eine persönliche Erklärung zu dieser Angelegenheit, und zwar zur Haltung der Regierung zu Postulaten: Einmal mehr sehen wir hier ein Verwirrspiel der Praxis des Regierungsrates in bezug auf Entgegennahme oder Antrag auf Nichtüberweisung von Postulaten. Wir haben hier schon oft und ausführlich darüber diskutiert und auch gerätselt, wodurch der Regierungsrat sich hierbei wohl leiten lassen mag. Mario Fehr hat vor ungefähr zwei Jahren entsprechende Fragen gestellt und versucht, Auskunft darüber zu erhalten. Im vorliegenden Fall ist das Verwirrspiel perfekt. Zwei Postulate mit demselben Gegenstand, hier den Uetlibergtunnel betreffend, werden unterschiedlich behandelt. Das Postulat von Ruth Genner, worin es um Schutzmassnahmen während der Bauzeit des Tunnels geht, auf der einen, das Postulat Vilmar Krähenbühl, worin es um die Vorfinanzierung des Tunnels geht, auf der andern Seite. In beiden Fällen plant die Regierung etwas – oder hat es bereits getan –, was in die von der Postulantin beziehungsweise vom Postulanten anvisierte Richtung geht. Im Fall von Ruth Genner erfolgt Antrag auf Ablehnung, im zweiten Fall – Vorstoss Vilmar Krähenbühl – Entgegennahme. Wie gesagt: Das Verwirrspiel ist perfekt. Wir erwarten eine ein bisschen konsequentere Haltung der Regierung.

Das Geschäft ist erledigt.

8. Postulat Astrid Kugler (LdU, Zürich) und Mitunterzeichnende vom 29. April 1996 betreffend umweltfreundliche Verkehrsbewältigung im Zürcher Weinland (schriftlich begründet)

KR-Nr. 126/1996, RRB-Nr. 2819/18.9.1996 (Stellungnahme)

9. Interpellation Astrid Kugler (LdU, Zürich) und Mitunterzeichnende vom 29. April 1996 betreffend Überprüfung des Ausbauprovahens der N4 im Zürcher Weinland (Flurlingen–Trüllikon) (schriftlich begründet)

KR-Nr. 128/1996, RRB-Nr. 1870/19.6.1996

Das Postulat lautet wie folgt:

Der Regierungsrat wird beauftragt, dem Kantonsrat Bericht und Antrag zur umweltgerechten Bewältigung des Verkehrs im Zürcher Weinland vorzulegen.

Begründung:

Der Baudirektor des Kantons Zürich will auf die zur Hebung der Sicherheit notwendig betrachtete Reduktion der Fahrbahnbreiten des zweispurigen Abschnitts der Weinländer N4 verzichten und als Alternative die Autobahn sofort auf vier Spuren ausbauen.

Aus allen Erfahrungen der Vergangenheit ist bekannt, dass die Vergrößerung von Strassenkapazitäten wieder neuen Verkehr zur Folge hat, ohne irgendein Problem zu lösen. Das Weinland ist aber zu schade, als dass dort wieder derselbe Fehler zum x-ten Mal wiederholt wird. Es müssen nun Anstrengungen unternommen werden, den Verkehr auf eine umweltverträgliche Art zu bewältigen. Dies muss durch den Ausbau des öffentlichen Verkehrs geschehen. Während man auf der Baudirektion innert kürzester Zeit mehrere 100 Millionen Franken mehr für den Autobahnbau alleine im Weinland aufbringt, mühen sich die Volkswirtschaftsdirektion und die SBB seit Jahren damit ab, Lösungen zu finden, wie die Bahnkapazität zwischen Zürich und Winterthur den heutigen Bedürfnissen anzupassen sei.

Leider verfügt der Regierungsrat immer noch über keine Strategien, die aufzeigen, mit welchen Massnahmen eine Verlagerung des Verkehrs von der Strasse auf die Schiene erreicht werden kann. Das Weinland bietet sich nun geradezu an, modellhaft aufzuzeigen, welche Massnahmen ins Auge gefasst werden müssen, um das auch vom Regierungsrat mehrmals verkündete Ziel der Verkehrsumlagerung endlich in die Tat umzusetzen.

Der Regierungsrat nimmt auf Antrag der Direktion der öffentlichen Bauten wie folgt Stellung:

Die Nationalstrasse N4 im Zürcher Weinland ist im Bundesbeschluss über das Nationalstrassennetz vom 21. Juni 1960 als Nationalstrasse 2. Klasse aufgeführt. Die Strecke von Flurlingen bis zum Anschluss Oerlingen wurde dementsprechend in den Jahren 1961/62 kreuzungsfrei erstellt. Die südlich anschliessende Strecke Oerlingen bis Hettlingen wurde bereits in den Jahren 1955 bis 1958 mit Ausnahme des Anschlusses Henggart mit Niveauekreuzungen als Hauptverkehrsstrasse gebaut. Der Bundesrat genehmigte am 5. Dezember 1973 das generelle

Projekt der Nationalstrasse N4, Teilstück Verzweigung N1/N4–Andelfingen, als vierspurige Nationalstrasse. Gleichzeitig beauftragte er den Kanton Zürich mit der Ausführungsprojektierung. In deren Gefolge entstanden in der Bevölkerung Meinungsverschiedenheiten hinsichtlich des Bedürfnisses und der Gestaltung der geplanten Nationalstrasse. Nach jahrelangen Verhandlungen und Gesprächen zwischen Bund, Kanton und Gemeinden sowie der Regionalplanung Winterthur und Umgebung (RWU) und der Planungsgruppe Zürcher Weinland (ZPW) einigte man sich dahingehend, den Abschnitt N4.2.9, Verzweigung N1/N4–Henggart, zweispurig als halbe Autobahn neu zu erstellen und für den Abschnitt N4.2.8, Henggart–Andelfingen, die bestehende Umfahrungsstrasse Andelfingen zwischen den Anschlüssen Henggart und Kleinandelfingen zu einer kreuzungsfreien Autostrasse (Nationalstrasse 2. Klasse) auszubauen. Am 15. August 1996 wurde das Teilstück N4.2.9, Verzweigung N1/N4–Henggart, dem Verkehr übergeben. Der Baubeginn für das kreuzungsfreie Teilstück N4.2.8, Henggart–Andelfingen, ist auf 1997 vorgesehen. Damit wird die ganze Strecke Winterthur–Schaffhausen kreuzungsfrei ausgestaltet sein.

Der in den Jahren 1961/62 erstellte rund 10 km lange Abschnitt von Kleinandelfingen bis Flurlingen ist sanierungsbedürftig. Verkehrstechnische Unfallanalysen haben gezeigt, dass Hochleistungsstrassen mit zweistreifigen Querschnitten und Pannestreifen äusserst gefährlich sind. Eine Verbesserung der Verkehrssicherheit kann auf solchen Strassen u.a. durch eine Reduzierung der zu grossen Belagsbreiten (Rückbau) erzielt werden. Die Kosten der Sanierung des rund 10 km langen Abschnitts Kleinandelfingen bis Flurlingen betragen mit Rückbau und – während der Bauzeit – Umleitung des Süd–Nord-Verkehrs durch die Dörfer rund 51,5 Millionen Franken. Bei einer Sanierung ohne Rückbau und mit Umleitung des Süd–Nord-Verkehrs durch die Dörfer entstehen Mehrkosten von rund 2 Millionen Franken. Der Ausbau zu einer vierspurigen Autobahn mit minimalsten Abmessungen würde für den rund 8,5 km langen Abschnitt Anschluss Trüllikon bis Flurlingen Mehrkosten von rund 20 Millionen Franken und für den gesamten Abschnitt Kleinandelfingen bis Flurlingen (einschliesslich Abschnitt Trüllikon-Flurlingen) Mehrkosten von 25 bis 30 Millionen Franken verursachen.

Die Baudirektion klärt derzeit mit dem Bundesamt für Strassenbau ab, ob der Abschnitt Kleinandelfingen bis Flurlingen – anstelle eines Rückbaus – zu einer vierspurigen und nur 16 m breiten Autobahn (ohne Standspuren) ausgebaut werden soll, weil dadurch mit einem relativ

geringen Mehraufwand ein hohes Mass an Verkehrssicherheit erzielt werden könnte. Zudem wären während der Bauzeit oder bei Verkehrsunfällen kaum Verkehrsumleitungen durch die Dörfer erforderlich. Mit dem ins Auge gefassten vierspurigen Ausbau wird keine massgebliche Vergrösserung der Strassenkapazität erzielt, verbleiben doch die restlichen Abschnitte der Weinland-Autobahn zweispurig. Die absoluten Reisezeitgewinne des Individualverkehrs dürften daher insgesamt gering bleiben. Eine Modal-Split-Veränderung infolge des Ausbaus der N4 zwischen Flurlingen und Kleinandelfingen auf vier Spuren ist nicht zu erwarten.

Ein Ausbau weiterer Teilstrecken der Nationalstrasse N4 im Zürcher Weinland ist in absehbarer Zeit nicht vorgesehen, wenngleich aufgrund der hohen Verkehrsmenge und aus Gründen der Verkehrssicherheit eine durchgehende richtungstrennte vierspurige Autobahn zu gegebener Zeit ins Auge gefasst werden muss. Dementsprechend wird für die Strecke Anschluss N1/N4 bis Kleinandelfingen die Option eines vierspurigen Ausbaus aufrechterhalten.

Der Anteil des öffentlichen Verkehrs am Personenverkehr ist im Weinland relativ niedrig. Dies ist darin begründet, dass – bedingt durch die disperse Besiedlung des Weinlandes – nur die grösseren Orte direkt durch Bahnlinien erschlossen sind. Fahrgäste, welche von anderen Orten anreisen, müssen eine zusätzliche Busfahrt in Kauf nehmen, was die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs spürbar mindert.

Im Rahmen der 2. Teilergänzung zur S-Bahn wird derzeit der Bahnhof Marthalen so umgebaut, dass mit den Zügen der S33 (Schaffhausen–Winterthur) in Winterthur Anschluss an die S12 hergestellt werden kann. Damit wird die Reisezeit vom Weinland nach Zürich um etwa zehn Minuten gekürzt, so dass der öffentliche Verkehr seine Wettbewerbsstellung verbessern kann.

Der internationale Bahnverkehr ist in der Verantwortung der jeweiligen Bahnverwaltungen. Der Regierungsrat hat keine Möglichkeit, bauliche oder gar betriebliche Massnahmen zu veranlassen. Eine am 4. Dezember 1995 paraphierte Vereinbarung zwischen Deutschland und der Schweiz sieht vor, dass die Vertragsparteien im Rahmen ihrer Zuständigkeit darauf hinwirken, dass die Eisenbahngesellschaften neben anderen Massnahmen auch solche zur Stärkung des Korridors Stuttgart–Zürich vollziehen. Diese bestehen in einem ersten Schritt im Einsatz der Neigetechnik und in einem zweiten im Ausbau gewisser Linienabschnitte in Deutschland. Wenn die Züge zwischen Schaffhausen und Zürich über Winterthur geführt werden sollen, sind dafür

kapazitätserhöhende Massnahmen zwischen Zürich und Oerlikon sowie im Raum Flughafen–Winterthur erforderlich. Der Regierungsrat wird sich dafür einsetzen, dass die wichtigsten Elemente davon in eine zweite Etappe von «Bahn 2000» aufgenommen werden. Über die Finanzierung solcher Massnahmen wird noch in einer eidgenössischen Volksabstimmung zu entscheiden sein.

Angesichts der kritischen Situation der Staats- und teilweise auch der Gemeindefinanzen ist ein gezielter Mitteleinsatz unerlässlich. In verdichteten Siedlungsräumen kann für zusätzliche Angebote des öffentlichen Verkehrs ein weit besseres Kosten-Nutzen-Verhältnis – und das auch für den Umweltschutz – erwartet werden als bei Siedlungsstrukturen, wie sie im Weinland vorherrschen. Beim Ausbau des öffentlichen Verkehrs steht deshalb das Glattal im Vordergrund, wo Vorbereitungen für die Baulinienfestsetzung für ein Bahnsystem (Mittelverteiler) getroffen werden. Mit diesem System wird es dort mittel- und längerfristig möglich sein, den Verkehrsanteil des öffentlichen Verkehrs nachhaltig zu erhöhen. Eine derartige Wirkung könnte im Weinland nicht erzielt werden.

Verkehrspolitische Massnahmen müssen auf eine volkswirtschaftliche Optimierung ausgerichtet sein. Die dem Massnahmenplan Lufthygiene 1990 zugrundeliegende Strategie, die technischen Möglichkeiten zur Schadstoffreduktion zu nutzen und das Umsteigen auf den öffentlichen Verkehr zu fördern, hat sich bewährt und wird weitergeführt. Dabei müssen vermehrt verkehrslenkende Massnahmen sicherstellen, dass der erzielte Erfolg nicht durch Mehrverkehr wieder gefährdet wird. Im Rahmen des Massnahmenplans Lufthygiene 1996 hat der Regierungsrat daher die Polizeidirektion beauftragt, in Zusammenarbeit mit der Bau- und der Volkswirtschaftsdirektion das Strassennetz in den Agglomerationen Zürich und Winterthur sowie in weiteren verkehrsüberlasteten Räumen so zu bewirtschaften, dass beim motorisierten Individualverkehr Staus möglichst vermieden und beim strassengebundenen öffentlichen Verkehr die Wartezeiten gegen Null reduziert werden. Ziel ist es, den öffentlichen Verkehr zu fördern und den Individualverkehr – ohne generelle Verkehrsausweitung – zu optimieren (Beseitigung von Gefahrenstellen und Engpässen). Dabei sollen auch die Bedürfnisse der Nachbarregionen angemessen berücksichtigt werden.

Zusammengefasst kann festgestellt werden, dass die Zürcher Weinland-Autobahn mit ihrem bestehenden bzw. vorgesehenen Ausbaustandard das Resultat eines langen demokratischen Prozesses ist, an welchem

neben Bund, Kanton und Gemeinden nicht zuletzt auch die betroffene Bevölkerung massgeblich mitgewirkt hat. Der von der Baudirektion aus Gründen der Verkehrssicherheit vorgesehene Ausbau des rund 35 Jahre alten und sanierungsbedürftigen Abschnitts von Kleinandelfingen nach Flurlingen zu einer vierspurigen Autobahn (Minimalvariante ohne Standspuren) hat in der Bevölkerung ebenfalls breite Zustimmung gefunden. Die Mehrkosten für diesen Ausbau betragen rund 25–30 Millionen Franken. Die Zürcher Weinland-Autobahn – mit oder ohne vierspurigen Ausbau des Teilstücks Kleinandelfingen bis Flurlingen – entlastet zahlreiche Dörfer vom Durchgangsverkehr und trägt damit auch zu einer umweltfreundlicheren Verkehrsbewältigung bei.

Damit sind die verschiedenen für den Verkehr im Zürcher Weinland massgebenden Faktoren bekannt. Die erforderlichen Massnahmen sind realisiert bzw. eingeleitet worden oder werden zu gegebener Zeit getroffen.

Der Regierungsrat beantragt daher dem Kantonsrat, das Postulat nicht zu überweisen.

Die Interpellation lautet wie folgt:

Im Zusammenhang mit dem Ausbauprojekt der N4 im Zürcher Weinland und der Tatsache, dass Regierungsrat Hans Hofmann gemäss «TA» vom 29. März in diesem Projekt «voll drauflosgehen» will, bitten wir den Regierungsrat, folgende Fragen zu beantworten:

1. Hat der Regierungsrat geprüft, ob die Sanierung der heute zweispurigen Autostrasse (ohne Vierspurausbau und ohne Rückbau – also mit Belassung im heutigen Zustand) möglich ist, ohne den Verkehr durch die Dörfer zu leiten? Welches sind die Ergebnisse dieser Prüfung?
2. Wie hoch beziffert der Regierungsrat die Kosten, die durch eine Sanierung ohne Ausbau und ohne Rückbau entstehen würden?
3. Ist der Regierungsrat nicht auch der Meinung, dass sein Entscheid, die N4 zwischen Flurlingen und Trüllikon auf vier Spuren auszubauen, die Initialzündung für einen vollständigen Ausbau der Autobahn zwischen Winterthur und Schaffhausen bedeutet? Entsprechende Vorstösse sind zumindest vorhanden.
4. Wie hoch beziffert der Regierungsrat die Kosten eines durchgehenden vierspurigen Ausbaus?
5. Ist der Regierungsrat nicht auch der Meinung, dass der Ausbau der N4 den heute schon schlechten Modalsplit von 5:1 für den motori-

sierten Individualverkehr noch mehr zuungunsten des öV verschlechtern wird und schliesslich der regionale Schienenverkehr im Weinland aus Renditegründen in Frage gestellt wird?

6. Fürchtet der Regierungsrat nicht, dass durch den Ausbau der N4 im Weinland schliesslich auch dem deutschen Vorhaben, die deutsche Autobahn A98 (Lauchringen–Rheinau–Benken–Schlatt–Bietigen) über Zürcher Boden zu führen, Vorschub geleistet wird?
7. Wie will der Regierungsrat seinem Bekenntnis nach Förderung von umweltgerechtem Verkehr im Zürcher Weinland Nachdruck verleihen?
8. Welches sind die punktuellen Verbesserungen (baulicher und betrieblicher Art), welche der Regierungsrat vorsieht, um den Bahnverkehr zwischen Zürich/Winterthur und Schaffhausen/Süddeutschland entscheidend zu verbessern?

Begründung:

Der Entscheid von Baudirektor Hans Hofmann, die heutige Autostrasse Flurlingen auf vier Spuren auszubauen, hat die Diskussion, wie der Verkehr umweltgerecht zu bewältigen sei, neu entfacht.

Der Regierungsrat antwortet auf Antrag der Direktion der öffentlichen Bauten wie folgt:

Verkehrs- und sicherheitstechnische Überprüfungen haben ergeben, dass grössere Sanierungsarbeiten auf der bestehenden zweispurigen Autostrasse, Abschnitt Kleinandelfingen bis Flurlingen, nur bei Umleitungen des Verkehrs über untergeordnete Strassen vorgenommen werden können. Bei einer Belagsbreite von nur 10,50 m besteht – unter Aufrechterhaltung des Verkehrs auf zwei Fahrspuren – kein Raum für Bauarbeiten. Nachdem die vorgesehene dreimonatige Umleitung des ganzen Süd–Nord-Verkehrs der N4 durch die Dörfer Oerlingen, Benken und Uhwiesen bei der betroffenen Bevölkerung zu heftigen Protesten geführt hat – eine entsprechende Petition mit 1500 Unterschriften kam innert kürzester Zeit zustande –, schlägt die Baudirektion vor, das Teilstück Anschluss Trüllikon bis Flurlingen als vierspurige Autobahn mit baulicher Richtungstrennung, allerdings mit minimalsten Abmessungen, auszubauen. Ein solcher Ausbau ist aus der Sicht der Verkehrssicherheit und angesichts der hohen Verkehrsmenge in absehbarer Zeit ohnehin unerlässlich.

Ein vierspuriger Ausbau des Abschnitts Anschluss Trüllikon bis Flurlingen bedingt die Ausarbeitung eines generellen Projekts. In der Folge müssen bis zur Genehmigung des Ausführungsprojekts die gesetzlich vorgeschriebenen Verfahren durchlaufen werden, bei denen die entsprechenden Mitwirkungsrechte (Einsprache-/Beschwerdeverfahren) gegeben sind. Für den Abschnitt Anschluss Trüllikon bis Anschluss N1/N4 liegt bereits ein vom Bundesrat 1973 genehmigtes generelles Projekt mit einem vierspurigen Ausbau vor.

Verkehrstechnische Unfallanalysen haben gezeigt, dass Hochleistungsstrassen mit zweistreifigen Querschnitten und Pannestreifen äusserst gefährlich sind. Eine Verbesserung der Verkehrssicherheit kann auf solchen Strassen u.a. durch eine Reduzierung der zu grossen Belagsbreiten (Rückbau) erzielt werden. Die Kosten der Sanierung des rund 10 km langen Abschnitts Kleinandelfingen bis Flurlingen betragen mit Rückbau und Umleitung des Süd–Nord-Verkehrs durch die Dörfer rund 17,5 Millionen Franken. Bei einer Sanierung ohne Rückbau und mit Umleitung des Süd–Nord-Verkehrs durch die Dörfer entstehen Mehrkosten von rund 2 Millionen Franken. Der Ausbau zu einer vierspurigen Autobahn mit minimalsten Abmessungen würde im Vergleich zu den vorstehenden Sanierungsvarianten für den Abschnitt Kleinandelfingen bis Flurlingen Mehrkosten von 25 bis 30 Millionen Franken, für den rund 8,5 km langen Abschnitt Anschluss Trüllikon bis Flurlingen Mehrkosten von rund 20 Millionen Franken verursachen.

Mit der von der Baudirektion vorgeschlagenen Ausbauvariante (vierspurige, nur 16 m breite Minimalvariante ohne Standspuren) kann mit einem relativ geringen Mehraufwand – und ohne Verkehrsumleitung durch die Dörfer während der Bauphase – ein hohes Mass an Verkehrssicherheit erzielt werden. Mit einem Ausbau des Teilstücks Kleinandelfingen bzw. Anschluss Trüllikon bis Flurlingen wird eine durchgehende vierspurige Autobahn von Winterthur bis Schaffhausen nicht präjudiziert. Allerdings wird aufgrund der hohen Verkehrsmenge und aus Gründen der Verkehrssicherheit zu gegebener Zeit eine durchgehende richtungstrennte vierspurige Autobahn ins Auge zu fassen sein. Entsprechend wird für die Strecke Anschluss N1/N4 bis Kleinandelfingen die Option eines vierspurigen Ausbaus aufrechterhalten.

Die Mehrkosten eines durchgehenden vierspurigen Ausbaus der Weinland-Autobahn N4 von Winterthur bis zur Kantonsgrenze Schaffhausen betragen gemäss einer groben Kostenschätzung rund 400 Millionen Franken.

Der Verkehrsanteil des öffentlichen Verkehrs am Personenverkehr ist im Weinland relativ niedrig. Dies hängt damit zusammen, dass – bedingt durch die disperse Besiedlung des Weinlandes – nur einige grössere Orte direkt durch Bahnlinien erschlossen sind. Fahrgäste, welche von anderen Orten anreisen, müssen eine zusätzliche Busfahrt in Kauf nehmen, was die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs spürbar mindert.

Im kantonalen Richtplan ist die N4 auf dem Abschnitt Kleinandelfingen–Winterthur als Autobahn, auf dem Abschnitt Schaffhausen–Kleinandelfingen als Autostrasse eingetragen. Bei einem vierspurigen Ausbau der N4 zwischen Kleinandelfingen und Flurlingen dürften die absoluten Reisezeitgewinne des Individualverkehrs gering bleiben. Es ist festzustellen, dass die Leistungsgrenze der Nationalstrasse N1 Winterthur–Zürich in der morgendlichen Hauptverkehrszeit zum Teil heute schon erreicht wird. Die Modalsplit-Veränderung dürfte sich deshalb in engen Grenzen halten. Eine Quantifizierung ist allerdings nicht möglich.

Im Rahmen der 2. Teilergänzung zur S-Bahn wird derzeit der Bahnhof Marthalen so umgebaut, dass mit den Zügen der S33 (Schaffhausen–Winterthur) in Winterthur Anschluss an die S12 hergestellt werden kann. Damit wird die Reisezeit vom Weinland nach Zürich um etwa 10 Minuten verkürzt, so dass der öffentliche Verkehr seine Wettbewerbsstellung verbessern kann.

Der Regierungsrat hat am 18. Januar 1995 zum Generalverkehrsplan 1994–2010 des Landes Baden-Württemberg Stellung genommen. Dabei wurde zu den Fragen einer Fortsetzung der Hoahrheinautobahn A98 (West–Ost-Verbindung) über den Jestetter Zipfel und der Fortführung der A81 (Nord–Süd-Verbindung) aus Richtung Stuttgart auf schweizerischer Seite östlich Schaffhausen festgehalten, dass Erweiterungen und Ausbauten des National- und Staatsstrassennetzes im grenznahen Raum in den Richtplan nur aufgenommen werden könnten, wenn eine umfassende Bedarfsabklärung und ein genereller Entscheid seitens des Bundes über die Linienführung vorliegen.

Übereinstimmung mit den Vorstellungen des Bundesrates, dass das in den sechziger und siebziger Jahren festgelegte Nationalstrassennetz grundsätzlich nicht erweitert werden soll, fällt eine Weiterführung der A98 durch das Zürcher Weinland ausser Betracht.

Bezüglich der A81 ist davon auszugehen, dass die Verkehrsübergabe der durchgehenden Nationalstrasse N4 mit Anschluss an die N1 zur Verkehrsentlastung im süddeutschen Raum beitragen wird. Weitere

Hochleistungsstrassen in dieser landschaftlich empfindlichen Gegend des Zürcher Weinlands und auch des Gebiets des Kantons Schaffhausen sind kaum denkbar. Aufgrund einer Anfrage vom Februar 1994 ist dies den Bürgermeistern der Gemeinden Dettighofen, Jestetten, Klettgau und Lottstetten bereits Mitte 1994 mitgeteilt worden.

Die Verantwortung für den internationalen Bahnverkehr liegt bei den jeweiligen Bahnverwaltungen. Für den Regierungsrat bestehen keine Möglichkeiten, bauliche oder gar betriebliche Massnahmen zu veranlassen. Eine am 4. Dezember 1995 paraphierte Vereinbarung zwischen Deutschland und der Schweiz sieht vor, dass die Vertragsparteien im Rahmen ihrer Zuständigkeit darauf hinwirken, dass die Eisenbahngesellschaften neben anderen Massnahmen auch solche zur Stärkung des Korridors Stuttgart–Zürich vollziehen. Dies sind in einem ersten Schritt der Einsatz der Neigetechnik und in einem zweiten der Ausbau gewisser Linienabschnitte in Deutschland. Wenn die Züge zwischen Schaffhausen und Zürich über Winterthur geführt werden sollen, sind dafür kapazitätserhöhende Massnahmen zwischen Zürich und Oerlikon sowie im Raum Flughafen/Winterthur erforderlich. Der Regierungsrat wird sich dafür einsetzen, dass die wichtigsten Elemente davon in eine zweite Etappe von «Bahn 2000» aufgenommen werden. Über die Finanzierung solcher Massnahmen wird noch in einer eidgenössischen Volksabstimmung zu entscheiden sein.

Astrid K u g l e r (LdU, Zürich): Meine etwas verhaltene Sympathiekundgebung von heute morgen muss ich bei diesem Geschäft natürlich schon ein wenig relativieren. Ich bin nicht ganz einverstanden damit, dass Sie nun diese Strecke der N4 bis Flurlingen und noch weiter auf vier Spuren ausbauen wollen. Ich möchte das in vier Punkten erläutern: Erstes und wichtigstes Argument ist ein verkehrspolitisches. Dass mit diesem 18,5 km langen Ausbau auf vier Spuren eine total auf vier Spuren ausgebaute N4 präjudiziert wird, wird von der Regierung in ihrer Antwort selber zugegeben. Ich möchte aber zu bedenken geben, dass wir irgendwann in der Vergangenheit in einem mehrjährigen, langen Tauziehen zu einem überparteilichen Kompromiss – eben zu diesen zwei Spuren – gekommen sind. Diesen Kompromiss haben sogar wichtige Exponenten der SVP mitgetragen. Grössere und schnellere Strassen ziehen mehr Verkehr an. Das hatten wir ja auch schon beim Bauprogramm diskutiert. Jetzt bitte ich Sie, mir zu sagen, ob Sie das Beispiel kennen, bei dem ein Ausbau die Lösung des Problems gebracht hat. Nehmen wir etwa die N20. Sie hat beispielsweise das Problem

Rosengartenstrasse nicht gelöst, obwohl sie damals als die Lösung des Problems verkauft wurde. Seit wenigen Wochen ist die Autobahn in Richtung Basel eröffnet. Aber auch da haben wir auf der N20 jeden Morgen und jeden Abend noch mehr Stau, extrem viel Stau, soviel Stau, dass er im Radio nicht einmal mehr erwähnt wird. Also auch da wird ausgebaut und ausgebaut, und wir rennen ständig der Verkehrslawine hintendrein. Genau dasselbe wird nun auch auf der N4 passieren. Ich vermute, dass wir uns langsam, aber sicher den europäischen Verkehrsverhältnissen nähern, wo mittlerweile der Verkehr mehr Energie verschleudert als die Industrie. Den N4-Frust werden wir schliesslich in Schaffhausen haben, in Winterthur oder dann bei uns in Zürich-Nord. Ich selbst wohne an der Stadtgrenze zur N20. Wir haben dort sehr viel Verkehr. Ich möchte da nicht noch mehr Verkehr haben, weil wir nicht der Abfallhaufen des Kantons sind.

Wer verursacht eigentlich den Verkehr auf der N4? Herr Weilenmann von der SVP hat mir zum Beispiel gesagt: Ja, das sind nicht wir vom Weinland, das ist der internationale Verkehr, der hier ein Problem schafft. Spreche ich aber zum Beispiel mit Roli Brunner, so höre ich, es sei hausgemachter Verkehr, der zu diesem Verkehrsaufkommen auf der N4 führe. Was stimmt nun? Nehmen wir an, der internationale Verkehr sei das Problem, das wir da haben, dann können wir annehmen, dass es sicher die Lastwagen sind, die uns die Probleme schaffen. Gut, dann muss ich Ihnen aber sagen, dass wir eine Alpeninitiative haben, und dass es nun darum geht, diese Alpeninitiative umzusetzen. Da können wir doch für diese Lastwagen nicht eine noch grössere Autobahn bauen! Nehmen wir aber an, es sei tatsächlich der hausgemachte Verkehr, der die N4 zu stark belastet, dann kann die Antwort nur heissen, dass eben der öffentliche Verkehr ausgebaut werden muss. Die ganzen PR-Aktionen des ZVV nützen nämlich nichts, wenn hier das Angebot im öffentlichen Verkehr nicht entsprechend gut ist. Sobald das Angebot gut ist, steigen die Leute von selber auf den öffentlichen Verkehr um. Im Zürcher Weinland ist aber der öV noch mehr als mangelhaft.

In der verkehrspolitischen Perspektive eines vierspurigen Ausbaus darf die von Deutschland herkommende A98 nicht vergessen werden. Die Deutschen fahren einfach von zwei Seiten her an unsere Grenzen in der Hoffnung, dass die Schweizer dann schon zur Raison gebracht werden, wenn die Verkehrslawine rollt. Die Deutschen pokern gut, und sie haben gute Karten. Aber auch wir in der Schweiz haben gute Karten. Der Unterschied liegt darin, dass unsere Regierung lange nicht so gut spielt. Die erste entscheidende und wohl letzte Fehlleistung wäre der

Ausbau der N4 auf vier Spuren. Da können Sie dann, Herr Baudirektor, das Spiel gleich hinwerfen und verloren geben.

Zum zweiten Argument: Siedlungspolitisch haben wir im Richtplan beschlossen, die Zersiedelung einzudämmen. Dies geschah auch schon in Abstimmungen vorher. Mit jedem Stück Autobahn, das Sie neu bauen und ausbauen, öffnen Sie einer weiteren Zersiedelung Tür und Tor.

Ein dritter Punkt: Der Rückbau kostet 51 Millionen Franken. Für den vierspurigen Ausbau will nun der Regierungsrat nochmals 25 bis 30 Millionen Franken draufbuttern. Wir haben eine Standesinitiative nach Bern überwiesen, die verlangt, dass der Bund, alles was den Nationalstrassenbau und -unterhalt betrifft, selber übernimmt. Ich will nicht, dass der Kanton weiterhin Geld für Nationalstrassen einsetzt, vor allem nicht für Dinge, die überhaupt noch nicht projektiert sind. Wir brauchen das Geld dringender bei den Unterhaltsarbeiten. Darüber haben wir heute morgen auch schon gesprochen. Allein für den Unterhalt der Staatsstrassen bräuchten wir jährlich 70 Millionen Franken, aber diese 70 Millionen Franken haben wir nicht. Ausserdem bräuchten wir mehr Geld für Lärmschutz, Radfahreranlagen, Fussgängeranliegen usw. Und wir brauchen Geld für die umweltverträgliche Bewältigung des Verkehrs, zum Beispiel im Zürcher Weinland. Das ist die richtige und einzige Alternative zur Autobahn. Der Regionalverkehr muss verbessert, der Halbstundentakt eingeführt werden. Alternative Bussysteme könnten flächendeckend eingesetzt werden, wie dies heute zum Beispiel im Raum Frauenfeld getan wird. Das Gebiet um Frauenfeld herum ist ja ebenfalls wenig dicht besiedelt. Diese Busse fahren dann nicht entlang ganz bestimmter Linien, sondern kommen, wenn es gewünscht wird, zu den Häusern, um die Passagiere dort abzuholen. Solche Ideen brauchen wir heute.

Eines meiner Hauptanliegen – Punkt vier – ist der internationale Verkehr. Der Regierungsrat hat nun jahrelang behauptet, mit dem Pendolino könne man die Reisezeiten zwischen Stuttgart und München um mehr als eine Stunde verkürzen. Die Antwort des Regierungsrates auf eine Anfrage von Esther Zumbrunn hat nun zutage gefördert, dass der Pendolino höchstens 20 bis 30 Minuten bringen wird. Sie, meine Damen und Herren, haben nun die Verheissung des Regierungsrates jahrelang nachgebetet und ebenfalls behauptet, der Pendolino würde dann mehr als eine Stunde bringen, obwohl Erfahrungen mit Italien, auf der Strecke zwischen Zürich und Mailand, bereits gezeigt haben, dass

die Pendolinos gar nicht diese Zeitersparnis bringen, wie uns der Regierungsrat lange Glauben machen wollte.

Der heutige Regionalverkehr und der internationale Verkehr benutzen dieselben Schienenstränge. Deshalb können wir nicht nur den Regionalverkehr anschauen oder nur den internationalen Verkehr. Immerhin, mit dem Interreg-2-Projekt, das nun anläuft, ist ein wichtiger Schritt in die richtige Richtung getan. In diesem Interreg-2-Projekt versucht man ja herauszufinden, auf welchem Weg man Zürich mittels Hochgeschwindigkeitslinien besser an den süddeutschen Raum anbinden kann. Nun meine ich aber, dass man dieses Projekt unterstützen und nicht bereits im voraus die N4, die Konkurrenz, ausbauen sollte, um nachher sagen zu können, man habe nicht genügend Nachfrage nach dem öV, also werde er nicht ausgebaut. Das ist ja dann logisch, wenn eine derart bequeme Autobahn vor der Türe liegt.

Wenn Sie also die N4 auf vier Spuren ausbauen, stellen Sie die Weichen in die falsche Richtung. Es ist auch nicht akzeptabel, dass der Verkehr während des Ausbaus durch die Dörfer gejagt wird. Ich bin froh, dass Sie, Herr Regierungsrat, eine entsprechende Petition mit 1500 Unterschriften ernst genommen haben. Dasselbe hätte ich aber jenen mehr als 2000 Menschen gegönnt, die eine Petition wegen des unerträglichen Fluglärms unterschrieben haben. Aber da hat der Regierungsrat nicht einmal die Petition entgegennehmen wollen. So wird eben mit verschiedenen Ellen gemessen.

Fazit: Der Regierungsrat muss sich bezüglich N4 etwas anderes einfallen lassen. Ich bitte Sie, das Postulat zu überweisen.

Richard Weilenmann (SVP, Buch am Irchel): Gestatten Sie mir als Weinländer ein paar Gedanken zu diesem Thema. Die SVP-Fraktion ist mit den Antworten des Regierungsrates einverstanden. Wir werden das Postulat nicht unterstützen. Wir sind froh, dass der Regierungsrat einen richtigen und mutigen Entscheid gefällt hat.

Mit dieser vorgesehenen Mini-Autobahnvariante ist es möglich, die Strasse zwischen Kleinandelfingen und Flurlingen möglichst schnell als sichere Strecke auszubauen. Der vorgesehene Rückbau auf zwei Spuren mit Kiesbankett wäre unverantwortlich gewesen. Für das Weinland und für den Durchgangsverkehr hätte dieser Rückbau nur negative Auswirkungen gehabt. Die Gemeindebehörden und die Einwohner des Weinlandes haben sich mit guten Gründen gegen dieses unbrauchbare Projekt gewehrt. Auch ökologisch gesehen wäre es ein

Unsinn gewesen, bestehende Strassen aufzubrechen, zu verschmälern und mit Kiesbankett zu versehen.

Die A4 oder N4 ist bekanntlich die internationale Nord–Süd-Verbindung von Hamburg bis nach Rom und hat eine Verkehrsbelastung von etwa 22'000 Fahrzeugen pro Tag. Solche Verkehrsdichten verlangen, dass die Fahrbahnen richtungsgetreunt gebaut werden, um die Unfallgefahr zu vermindern. Ebenso sind vier Spuren auf diesem Abschnitt notwendig, damit bei Bauarbeiten oder Unfällen der Verkehr nicht durch die schönen und geschützten Weinlanddörfer geführt werden muss.

Rückblickend ist festzuhalten, dass die ganze N4-Planung ein Fehlentscheid war. Dringend notwendig wäre eine vierspurige Autobahn, um den Verkehr zwischen Winterthur und Schaffhausen einigermaßen zu schlucken. Dieser Fehlentscheid hat schon einigen Autofahrern das Leben gekostet. Auch die neueröffnete zweispurige Autostrasse ist unfallgefährlich. Wir sind der Meinung, dass in der Schweiz das geplante Autobahnnetz endlich fertiggestellt werden muss. Dazu gehört auch die N4. Darum ist es wichtig, dass jetzt die Mini-Autobahn möglichst schnell gebaut werden kann. Wer dieses Vorhaben bremsen will, ist nicht realistisch, gefährdet die Autofahrer und nimmt die Anliegen der Weinländer nicht ernst.

Die N4 war 1973 schon als vierspurige Autobahn geplant. Eine gutausgebaute N4 leidet der A98 überhaupt keinen Vorschub, wie das die Interpellanten befürchten. Im Gegenteil, eine leistungsfähige A4 ist die Chance, die deutsche Autobahn zu bremsen oder sogar zu verhindern, weil mit der A4 der Verkehr aus dem süddeutschen Raum übernommen werden kann. Damit wird der Druck auf die Verwirklichung der A98 kleiner.

Wir Weinländer wollen auch keine zweite Autobahn quer durch das Weinland. Die Ost–West-Verbindung muss nicht unbedingt durch das Weinland gebaut werden. Es gibt noch andere Möglichkeiten. Wir sind aber den deutschen Nachbarn verpflichtet, mit einer den Verhältnissen angepassten Strasse den Nord–Süd-Verkehr mit der N4 abzunehmen. Den starken, schweren und schnellen Verkehr wollen wir auf der N4 und nicht in den Weinlanddörfern.

Wichtig ist aber auch die Verbesserung der Bahnverbindungen aus dem süddeutschen Raum, wie das der Regierungsrat in seiner Antwort auch schreibt. Es ist nicht so, dass der Regierungsrat nichts gemacht hätte, Frau Kugler. Die Bahnverbindungen aus dem Weinland sind verbessert worden. Sie müssen aber noch schneller und attraktiver gemacht wer-

den, damit ein gewisser Umsteigeeffekt erzielt werden kann. Der neu umgebaute Bahnhof Marthalen kann nächstes Jahr in Betrieb genommen werden, und somit steht auch dem Halbstundentakt aus dem Weinland nichts mehr im Wege.

Die A4 ist nicht für uns Weinländer gebaut worden. Wir Weinländer brauchen eigentlich nur eine gemütliche Landstrasse. Die A4 ist aber notwendig für den Durchgangsverkehr für den Wirtschaftsraum Schweiz, Zürich und natürlich auch für den Wirtschaftsraum Süddeutschland, Stuttgart, Frankfurt usw. Man kann nicht die Arbeitsplätze sichern und fördern wollen und zugleich die wichtigsten Verkehrsverbindungen zwischen Wirtschaftsräumen abklemmen. Aus diesen Gründen ist eine sichere und leistungsfähige Verbindung notwendig.

Übrigens auch der öffentliche Verkehr funktioniert nicht nur mit Kerzenlicht und Sonnenenergie. Auch der öffentliche Verkehr braucht Energie und belastet die Umwelt. Zudem kostet der Verkehrsverbund im Kanton Zürich eine Riesenmenge von Steuergeldern. Auch dem öffentlichen Verkehr sind Grenzen gesetzt. Ich bitte Sie deshalb, das Postulat nicht zu überweisen.

Werner S c h w e n d i m a n n (SVP, Oberstammheim): Es mag vielleicht sein, dass das eine oder andere von meinem Kollegen Weilenmann bereits gesagt wurde.

Die Antwort des Regierungsrates auf die Interpellation und seine Stellungnahme zum Postulat könnten nicht zutreffender sein. Der Baudirektor hat die Situation und insbesondere auch die Meinungen der überwiegenden Mehrheit des Zürcher Weinlandes richtig und rechtzeitig erkannt. Der Entscheid der Baudirektion, den Abschnitt Flurlingen–Trüllikon im Zuge von Sanierungen auf vier Spuren auszubauen, ist im Weinland auf grosse Sympathie gestossen. Das ist die Tatsache, Frau Kugler, und nicht Meldungen, die Sie allenfalls anderweitig erhalten haben. Dafür gilt es zunächst, unserem Baudirektor einen ersten Dank abzustatten.

Frau Kugler, es mag wohl Ihre gute Absicht sein, das Weinland zu schützen. Die Frage ist nur, ob Sie mit diesem Postulat das Nötige dazu beitragen. Ich persönlich glaube es nicht. Ich stimme Ihnen zu, dass Fehler der Vergangenheit nicht zum x-ten Mal wiederholt werden dürfen. Nur meinen wir wahrscheinlich nicht die gleichen Fehler. Wenn heute in Zürich und Umgebung Wohnquartiere dauernd vom Transitverkehr überbelastet sind, so war es eben ein Fehler, dass man nicht rechtzeitig diesem Verkehr das nötige Strassennetz zur Verfügung

stellte. Auch im Weinland glaubten wir vor 30 Jahren, dass mit der Verhinderung von Autobahnen der Verkehr in Schranken gehalten werden könnte. Heute ziehen wir die Lehren aus den Fehlern der Vergangenheit und denken und handeln für die Zukunft. Darum unterstütze ich die Absichten der Baudirektion.

Heute verkehren auf der A4 über 22'000 Fahrzeuge, also ein Verkehrsaufkommen wie auf der Gotthard-Autobahn. Es ist nun einmal eine nicht zu widerlegende Tatsache, dass der kürzeste Weg vom Nordosten Deutschlands oder aus den Ostländern nach der Schweiz oder nach Südfrankreich über die A4 führt. Kaum ein Chauffeur wird auf seiner eintausend Kilometer langen Fahrt sich von einer unattraktiven A4 beeindrucken lassen, eine Strecke, die höchstens 2 Prozent seiner gesamten Fahrstrecke ausmacht. Der Transitverkehr auf der A4 wird zunehmen, ob wir sie ausbauen oder nicht. Wenn wir die A4 nicht ausbauen, führt dies zwangsläufig zu einer untragbaren Mehrbelastung der Dörfer. Wenn nämlich die A4 zweispurig belassen wird, ist erstens ihre Kapazität allein durch den Transitverkehr nahezu erschöpft, und zweitens wird diese Strecke so gefährlich, dass sie vermieden wird. Beides wird dazu führen, dass die ortskundigen Verkehrsteilnehmer die A4 schon gar nicht benützen und den Weg über die Dörfer im Weinland suchen. Das darf und soll nicht die Verkehrspolitik für das Zürcher Weinland sein.

Noch ein Gedanke zum öffentlichen Verkehr: Es ist tatsächlich so, dass das Schienenangebot zwischen Winterthur und Schaffhausen verbessert werden muss. Das geht aber auch aus der Antwort des Regierungsrates hervor. Ich möchte hier nicht wiederholen, was bezüglich der Verbesserung geäußert wird. Aber selbst bei einem optimalen Schienenangebot wird die A4 dem künftigen Verkehr nicht gewachsen sein, weil viele Dienstleistungen, die unser Volk und auch Sie beanspruchen, mit der Bahn gar nicht erfüllt werden können. Denken Sie einmal, wie ein Kaminfeger mit dem öffentlichen Verkehr seine Arbeit erledigen soll. Vielleicht, Frau Kugler, müssten Sie einmal den ehemaligen Träger des LdU, die Migros, fragen, warum der Schienentransport für weltweite Transporte nicht oder nur sehr wenig in Frage kommt.

Ich bitte Sie deshalb, das Postulat abzulehnen. Sie helfen damit der Weinlandbevölkerung und sorgen erst noch dafür, dass die spärlich vorhandenen Strassengelder optimal eingesetzt werden.

Hier werden die Beratungen abgebrochen.

Verschiedenes

Parlamentarische Vorstösse

Motion Werner Scherrer (EVP, Uster) und Ruth Genner (Grüne, Zürich) betreffend Investitionsbeschränkung nach Massgabe der Selbstfinanzierung.

Interpellation Hanspeter Amstutz (EVP, Fehraltorf) und Esther Zumbunn (DaP/LdU, Winterthur) betreffend Überblick in geraffter Form über die künftige Entwicklung der Volksschule im Kanton Zürich.

Interpellation Astrid Kugler (LdU, Zürich). Ruth Genner (Grüne, Zürich) und Dr. Rudolf Aeschbacher (EVP, Zürich) betreffend Gesetz über den öffentlichen Personenverkehr, § 31.

Interpellation Esther Zumbunn (DaP/LdU, Winterthur) betreffend Sicherheit für Kinder im Verkehr.

Anfrage Willy Germain (CVP, Winterthur) betreffend Neigezüge zwischen Zürich und Stuttgart.

Anfrage Benedikt Gschwind (LdU, Zürich) betreffend Transportvertrag zwischen ZVV und Fröhlich Reisen.

Anfrage Johann Jucker (SVP, Neerach) betreffend Grundlagen für die steuerliche Liegenschaftenbewertung 1997.

Anfrage Dr. Ueli Mäggi (SP, Zürich) und Doris Gerber-Weeber (SP, Zürich) betreffend Schwerpunkte der Zürcher Fachhochschulen in den Bereichen Forschung und Entwicklung.

Anfrage Dr. Hermann Weigold (SVP, Winterthur) betreffend Ausdehnung der Halbgefängenschaft.

Rückzug eines Postulats

Das Postulat KR-Nr. 149/1996, RRB-Nr. 2435/7.8.1996, von Vilmar Krähenbühl (SVP, Zürich) und Thomas Isler (FDP, Rüslikon) vom 20. Mai 1996 betreffend Änderung der Denkmalschutzverordnung für die Schulhäuser Enge und Freudenberg (schriftlich begründet) wird zurückgezogen.

Schluss der Sitzung: 12.15 Uhr.

5926

Nächste Sitzungen: Montag, 9. Dezember 1996, 8.15 Und 15 Uhr (Doppelsitzung), sowie Dienstag, 10. Dezember, 16.30 und 20 Uhr (Doppelsitzung).

Zürich, den 2. Dezember 1996

Der Protokollführer:
Erhard S z a b e l

Vom Büro des Kantonsrates in seiner Sitzung vom 9. Januar 1997 genehmigt.