


114. Sitzung, Montag, 29. August 2005, 8.15 Uhr

 Vorsitz: *Hans Peter Frei (SVP, Embrach)*
Verhandlungsgegenstände
1. Mitteilungen

- Zuweisung von neuen Vorlagen *Seite 8441*
- Antworten auf Anfragen..... *Seite 8441*
- Dokumentation im Sekretariat des Rathauses
 - *Protokollauflage*..... *Seite 8441*
- Geburtstagsgratulation *Seite 8442*

2. Wahl eines Mitglieds der Finanzkommission

 für den aus der Kommission ausgetretenen Beat Walti
 (Antrag der Interfraktionellen Konferenz)

 KR-Nr. 225/2005..... *Seite 8442*
3. Umweltverträglichkeit von bestehenden publikumsintensiven Einrichtungen mit grosser MIV-Erzeugung

Postulat Monika Spring (SP, Zürich), Thomas Hardegger (SP, Rümlang) und Eva Torp (SP, Hedingen) vom 7. März 2005

 KR-Nr. 63/2005, Entgegennahme, keine materielle
 Behandlung..... *Seite 8443*
4. Kosteneinsparungen bei der Kantonspolizei ohne Beeinträchtigung der Sicherheit

Postulat Regine Sauter (FDP, Zürich), Thomas Vogel (FDP, Illnau-Effretikon) und Regula Thalmann-Meyer (FDP, Uster) vom 18. April 2005

 KR-Nr. 110/2005, Entgegennahme, keine materielle
 Behandlung..... *Seite 8443*

5. Elektronik vor Beton

Postulat Willy Germann (CVP, Winterthur), Christoph Holenstein (CVP, Zürich) und Lisette Müller-Jaag (EVP, Knonau) vom 18. April 2005

KR-Nr. 112/2005, Entgegennahme, keine materielle Behandlung..... Seite 8444

6. Revision Kantonale Lebensmittelverordnung

Postulat Robert Brunner (Grüne, Steinmaur) und Esther Hildebrand (Grüne, Illnau-Effretikon) vom 18. April 2005

KR-Nr. 113/2005, Entgegennahme, keine materielle Behandlung..... Seite 8444

7. Reduktion von Feinstaubemissionen (PM10) durch Einführung eines Bonussystems bei Verkehrsabgaben dieselbetriebener Fahrzeuge mit Feinstaubpartikel-Filtern

Motion Esther Hildebrand (Grüne, Illnau-Effretikon), Ralf Margreiter (Grüne, Zürich) und Susanne Rihs-Lanz (Grüne, Glattfelden) vom 25. April 2005

KR-Nr. 119/2005, Entgegennahme als Postulat, keine materielle Behandlung..... Seite 8445

8. Rauchfreie unterirdische Bahnhöfe des Zürcher Verkehrsverbunds

Postulat Hanspeter Amstutz (EVP, Fehraltorf), Susanne Rihs-Lanz (Grüne, Glattfelden) und Patrick Hächler (CVP, Gossau) vom 9. Mai 2005

KR-Nr. 142/2005, Entgegennahme, keine materielle Behandlung Seite 8445

9. Prioritäten des Kantons Zürich für das HLS-Netz

Dringliches Postulat Adrian Bergmann (SVP, Meilen), Carmen Walker Späh (FDP, Zürich) und Urs Hany (CVP, Niederhasli) vom 20. Juni 2005

KR-Nr. 177/2005, RRB-Nr. 1114/20. Juli 2005 (Stellungnahme) Seite 8446

10. Sitzungszimmer für kantonsrätliche Kommissionen

Postulat Bernhard Egg (SP, Elgg) und Gerhard Fischer (EVP, Bäretswil) vom 29. September 2003

KR-Nr. 299/2003, Entgegennahme, Diskussion Seite 8457

11. Aufrechterhaltung der Kapazität der Zürcher Verkehrsachsen

Interpellation Adrian Bergmann (SVP, Meilen) und Mitunterzeichnende vom 20. Oktober 2003

KR-Nr. 319/2003, RRB-Nr. 1835/11. Dezember 2003 .. Seite 8461

12. Verkehrsplafonierung bei Nichteinhaltung der Immissionsgrenzwerte

Postulat Monika Spring (SP, Zürich) und Sabine Ziegler (SP, Zürich) vom 27. Oktober 2003

KR-Nr. 328/2003, RRB-Nr. 164/4. Februar 2004

(Stellungnahme)..... Seite 8470

13. Massnahmepaket für den dezentralen, ursachenorientierten Hochwasserschutz

Postulat Matthias Gfeller (Grüne, Winterthur), Willy Germann (CVP, Winterthur) und Lisette Müller-Jaag (EVP, Knonau) vom 27. Oktober 2003

KR-Nr. 329/2003, RRB-Nr. 163/4. Februar 2004

(Stellungnahme)..... Seite 8482

14. Verkehrssicherheit auf der Forchstrasse (Forch-Esslingen)

Postulat Hans Jörg Fischer (SD, Egg) vom 3. November 2003

KR-Nr. 338/2003, RRB-Nr. 264/25. Februar 2004

(Stellungnahme)..... Seite 8507

15. Förderung der Siedlungsentwicklung im Einzugsbereich der S-Bahn

Postulat Andreas Burger (SP, Urdorf) und Ueli Keller (SP, Zürich) vom 15. März 2004

KR-Nr. 94/2004, Entgegennahme, Diskussion
(gemeinsame Behandlung mit KR-Nrn. 125/2004 und 176/2004) Seite 8509

16. Verkehrsminimierung durch massiv höhere Ausnützung bei Knoten des öffentlichen Verkehrs

Motion Willy Germann (CVP, Winterthur) vom 5. April 2004

KR-Nr. 125/2004, Entgegennahme als Postulat, Diskussion
(gemeinsame Behandlung mit KR-Nrn. 94/2004 und 176/2004) Seite 8510

17. Reduktion bzw. Umlagerung der Baulandreserven

Motion Thomas Hardegger (SP, Rümlang), Peter Weber (Grüne, Wald) und Ueli Keller (SP, Zürich) vom 10. Mai 2004

KR-Nr. 176/2004, RRB-Nr. 1335/1. September 2004
(Stellungnahme)
(gemeinsame Behandlung mit KR-Nrn. 94/2004 und 125/2004) Seite 8510

Verschiedenes

- Fraktions- oder persönliche Erklärungen
 - *Erklärung der Grünen Fraktion zur Flutwasserkatastrophe* Seite 8481

Geschäftsordnung

Ratspräsident Hans Peter Frei: Auf der Traktandenliste hat sich ein Fehler eingeschlichen. Gemäss Vorschau sollte zu Beginn unserer Nachmittagssitzung die Vorlage 4242, Temporeduktion auf der Kantonsstrasse zwischen Birmensdorf und Hedingen, behandelt werden. Wir beantragen Ihnen deshalb, das Geschäft Nummer 135 vor dem Ge-

schäft Nummer 46 zu Beginn der Nachmittagssitzung in reduzierter Debatte zu behandeln.

Das Wort wird nicht verlangt. Die Traktandenliste ist in der bereinigten Form genehmigt.

1. Mitteilungen

Zuweisung von neuen Vorlagen

Zuweisung an die Geschäftsprüfungskommission (Mitbericht Kommission für Bildung und Kultur):

– **Genehmigung des Jahresberichts der Zürcher Fachhochschule für das Jahr 2004**

Beschluss des Kantonsrates, 4271

Ratspräsident Hans Peter Frei: Ich beantrage Ihnen Rückkommen auf die Zuteilung der Vorlage 224/2005, Beschluss des Kantonsrates über die Genehmigung der Verordnung über die Organisation des Obergerichtes. Ein anderer Antrag wird nicht gestellt.

Im Einvernehmen mit den beiden Präsidentinnen, Regula Thalmann von der Kommission für Justiz und öffentliche Sicherheit und Gabriele Petri von der Justizkommission, beantragen wir Ihnen, dieses Geschäft der Justizkommission zuzuweisen. Sie sind damit einverstanden.

Antworten auf Anfragen

Ratspräsident Hans Peter Frei: Der Regierungsrat hat uns die Antwort auf sechs Anfragen zugestellt:

KR-Nr. 136/2005, KR-Nr. 153/2005, KR-Nr. 160/2005, KR-Nr. 164/2005, KR-Nr. 165/2005 und KR-Nr. 171/2005.

Dokumentation im Sekretariat des Rathauses

Im Sekretariat des Rathauses liegt zur Einsichtnahme auf:

– Protokoll der 113. Sitzung vom 22. August 2005, 8.15 Uhr.

Verschiebung Sitzungsbeginn der Sitzung vom 12. September 2005

Ratspräsident Hans Peter Frei: Die Geschäftsleitung hat beschlossen, den Sitzungsbeginn der Sitzung vom 12. September 2005 um eine Stunde zu verschieben. Die Sitzung wird um 9.15 Uhr beginnen.

Geburtstagsgratulation

Ratspräsident Hans Peter Frei: Ich gratuliere Esther Arnet zu ihrem heutigen runden Geburtstag und wünsche ihr viel Glück.

2. Wahl eines Mitglieds der Finanzkommission

für den aus der Kommission ausgetretenen Beat Walti

(Antrag der Interfraktionellen Konferenz)

KR-Nr. 225/2005

Lucius Dürri (CVP, Zürich), Präsident der Interfraktionellen Konferenz (IFK): Die IFK schlägt Ihnen einstimmig vor:

Rolf Walther, FDP, Zürich.

Ratspräsident Hans Peter Frei: Der Vorschlag wird nicht vermehrt. Diese Wahl kann offen durchgeführt werden, es wird kein anderer Antrag gestellt.

Somit erkläre ich Rolf Walther als Mitglied der Finanzkommission für gewählt. Ich gratuliere ihm zur Wahl.

Das Geschäft ist erledigt.

3. Umweltverträglichkeit von bestehenden publikumsintensiven Einrichtungen mit grosser MIV-Erzeugung

Postulat Monika Spring (SP, Zürich), Thomas Hardegger (SP, Rüm-
lang) und Eva Torp (SP, Hedingen) vom 7. März 2005

KR-Nr. 63/2005. Entgegennahme, keine materielle Behandlung

Ratspräsident Hans Peter Frei: Der Regierungsrat ist bereit, das Postulat entgegenzunehmen. Wird ein anderer Antrag gestellt?

Luzius Rüegg (SVP, Zürich): Ich beantrage Diskussion.

Ratspräsident Hans Peter Frei: Luzius Rüegg, Zürich, beantragt Nichtüberweisung. Das Postulat bleibt auf der Geschäftsliste.

Das Geschäft ist vorläufig erledigt.

4. Kosteneinsparungen bei der Kantonspolizei ohne Beeinträchtigung der Sicherheit

Postulat Regine Sauter (FDP, Zürich), Thomas Vogel (FDP, Illnau-
Effretikon) und Regula Thalmann-Meyer (FDP, Uster) vom 18. April
2005

KR-Nr. 110/2005, Entgegennahme, keine materielle Behandlung

Ratspräsident Hans Peter Frei: Der Regierungsrat ist bereit, das Postulat entgegenzunehmen. Wird ein anderer Antrag gestellt?

Susanne Rihs-Lanz (Grüne, Glattfelden): Ich beantrage Diskussion.

Ratspräsident Hans Peter Frei: Susanne Rihs-Lanz, Glattfelden, beantragt Nichtüberweisung. Das Postulat bleibt auf der Geschäftsliste.

Das Geschäft ist vorläufig erledigt.

5. Elektronik vor Beton

Postulat Willy Germann (CVP, Winterthur), Christoph Holenstein (CVP, Zürich) und Lisette Müller-Jaag (EVP, Knonau) vom 18. April 2005

KR-Nr. 112/2005, Entgegennahme, keine materielle Behandlung

Ratspräsident Hans Peter Frei: Der Regierungsrat ist bereit, das Postulat entgegenzunehmen. Wird ein anderer Antrag gestellt?

Hanspeter Haug (SVP, Weiningen): Ich beantrage Diskussion.

Ratspräsident Hans Peter Frei: Hanspeter Haug, Weiningen, beantragt Nichtüberweisung. Das Postulat bleibt auf der Geschäftsliste.

Das Geschäft ist vorläufig erledigt.

6. Revision Kantonale Lebensmittelverordnung

Postulat Robert Brunner (Grüne, Steinmaur) und Esther Hildebrand (Grüne, Illnau-Effretikon) vom 18. April 2005

KR-Nr. 113/2005, Entgegennahme, keine materielle Behandlung

Ratspräsident Hans Peter Frei: Der Regierungsrat ist bereit, das Postulat entgegenzunehmen. Wird ein anderer Antrag gestellt? Das ist nicht der Fall.

Das Postulat KR-Nr. 113/2005 ist überwiesen.

Das Geschäft ist erledigt.

7. Reduktion von Feinstaubemissionen (PM10) durch Einführung eines Bonussystems bei Verkehrsabgaben dieselbetriebener Fahrzeuge mit Feinstaubpartikel-Filtern

Motion Esther Hildebrand (Grüne, Illnau-Effretikon), Ralf Margreiter (Grüne, Zürich) und Susanne Rihs-Lanz (Grüne, Glattfelden) vom 25. April 2005

KR-Nr. 119/2005, Entgegennahme als Postulat, keine materielle Behandlung

Ratspräsident Hans Peter Frei: Der Regierungsrat ist bereit, die Motion als Postulat entgegenzunehmen. Ist die Erstunterzeichnerin mit der Umwandlung in ein Postulat einverstanden?

Esther Hildebrand (Grüne, Illnau-Effretikon): Ich bin einverstanden.

Ratspräsident Hans Peter Frei: Wir ein Antrag auf Ablehnung des Postulates gestellt?

Ruedi Menzi (SVP, Rüti): Ich verlange Diskussion.

Ratspräsident Hans Peter Frei: Ruedi Menzi, Rüti, beantragt Nichtüberweisung. Das Postulat bleibt auf der Geschäftsliste.

Das Geschäft ist vorläufig erledigt.

8. Rauchfreie unterirdische Bahnhöfe des Zürcher Verkehrsverbunds

Postulat Hanspeter Amstutz (EVP, Fehraltorf), Susanne Rihs-Lanz (Grüne, Glattfelden) und Patrick Hächler (CVP, Gossau) vom 9. Mai 2005

KR-Nr. 142/2005, Entgegennahme, keine materielle Behandlung

Ratspräsident Hans Peter Frei: Der Regierungsrat ist bereit, das Postulat entgegenzunehmen. Wird ein anderer Antrag gestellt?

Ernst Bachmann (SVP, Zürich): Ich beantrage Diskussion.

Ratspräsident Hans Peter Frei: Ernst Bachmann, Zürich, beantragt Nichtüberweisung. Das Postulat bleibt auf der Geschäftsliste.

Das Geschäft ist vorläufig erledigt.

9. Prioritäten des Kantons Zürich für das HLS-Netz

Dringliches Postulat Adrian Bergmann (SVP, Meilen), Carmen Walker Späh (FDP, Zürich) und Urs Hany (CVP, Niederhasli) vom 20. Juni 2005

KR-Nr. 177/2005, RRB-Nr. 1114/20. Juli 2005 (Stellungnahme)

Das Postulat hat folgenden Wortlaut:

Der Regierungsrat wird beauftragt, gegenüber dem Bund die HLS-Prioritäten in nachfolgender Reihenfolge zu vertreten:

a) Fertigstellung der sich im Bau befindenden und initiierten Projekte im Knonaueramt mit dem Üetlibergtunnel und Realisierung der 3. Gubristtunnelröhre sowie der Einhausung Schwamendingen.

b) Aufnahme in den Sachplan Verkehr des Bundes, Projektierung und Realisierung der nachstehenden HLS-Vorhaben mit folgendem Realisierungshorizont:

Kurzfristig:

Oberlandautobahn Oberuster–Betzholz

Stadttunnel Brunau–Neugut

Entlastung Zürich Nord/Kloten (Brüttiseller-Kreuz–Kloten, z.B. K10)

Mittelfristig:

Ostast an den Stadttunnel mit Anbindung Forchstrasse

SE-Umfahrung Winterthur

Hirzeltunnel

c) Aufnahme der äusseren Nordumfahrung als HLS, im Sinne einer Vororientierung (Trasseesicherung).

Begründung:

Wiederholt hat der Bund (Exekutive und Verwaltung) an den Kanton Zürich den Appell gerichtet, die Prioritäten des HLS-Ausbaus zu definieren.

Im Februar/März 2006 wird der Bundesrat den Sachplan Verkehr des Bundes bekannt geben. Vorgängig findet Mitte 2005 ein Workshop, im 3. Quartal eine letzte Anhörung und im 4. Quartal 2005 bis Anfang 2006 eine Überarbeitung unter anderem auch in Zusammenarbeit mit den Kantonsregierungen statt.

Es drängt sich deshalb geradezu auf, dass sich der Kanton Zürich nun endlich auf gemeinsam breit abgestützte Prioritäten bezüglich der Aufnahme in den Sachplan Verkehr und der Realisierung festlegt. Eine klare Stellungnahme des Parlaments unterstützt unsere Regierung in der Vertretung der HLS-Prioritäten gegenüber dem Bund, insbesondere da die Regierung vom Bund demnächst zu einer Stellungnahme aufgefordert wird.

Der Kantonsrat hat das Postulat am 27. Juni 2005 dringlich erklärt.

Der *Regierungsrat* beschliesst auf Antrag der Baudirektion, zum Postulat wie folgt Stellung zu nehmen:

Mit dem dringlichen Postulat soll der Regierungsrat verpflichtet werden, gegenüber dem Bund eine bestimmte Prioritäten-Reihenfolge bei der Planung, Projektierung und beim Bau der Hochleistungsstrassen im Kanton Zürich zu vertreten. Dieses ist Vorgehen unzweckmässig und die vorgesehene Reihenfolge von der Sache her nicht gerechtfertigt. Eine Prioritätenordnung ist nach objektiv sachlichen Gründen festzulegen. Dabei geht es im Besonderen um Aspekte der Netzfunktionalität des übergeordneten Strassennetzes. Jede Dringlichkeitsreihung ist ausserdem periodisch zu überprüfen und, falls notwendig, den veränderten Rahmenbedingungen anzupassen. Eine Festschreibung im Sinne des Postulats wäre daher unzweckmässig.

Der Regierungsrat hat mit der Festlegung der Strategie Hochleistungsstrassen 2025/2030 vom 11. Dezember 2002 auf Grund des damaligen Kenntnisstandes Prioritäten gesetzt und diese dem Bund – nicht zuletzt auch im Rahmen der Stellungnahme zum Entwurf des Sachplans Strasse – am 19. März 2003 auch mitgeteilt. Die Zusammenarbeit mit dem Bund in Bezug auf die Erarbeitung des Sachplans Verkehr ist im Übr-

gen optimal institutionalisiert und wird durch Vertreter der Baudirektion (Amt für Raumordnung und Vermessung sowie Tiefbauamt) und der Volkswirtschaftsdirektion (Amt für Verkehr) wahrgenommen.

Zur vorgesehenen Reihenfolge ist im Einzelnen Folgendes zu bemerken:

Die Behandlung der Vorhaben unter lit. a (Fertigstellung der sich im Bau befindenden und initiierten Projekte im Knonaueramt mit Üetlibergtunnel und Realisierung der dritten Gubristtunnelröhre sowie der Einhausung Schwamendingen) ist im Einvernehmen mit dem Bund bereits so vorgesehen.

Zu den Vorhaben unter lit. b ist darauf hinzuweisen, dass diese Reihenfolge nicht realistisch ist: Der Stadttunnel Brunau–Neugut kann im Neugut nicht an die bestehende A1 angeschlossen werden, solange diese nicht eine Entlastung durch die K10 erfährt. Dies kommt im Übrigen bereits in der erwähnten Strategie HLS zum Ausdruck. Da zudem fraglich ist, ob der Bund kurzfristig rund 5 Mrd. Franken im Kanton Zürich investieren wird, wäre zumindest die Projektierung und Ausführung des Stadttunnels mit einem längerfristigeren Realisierungshorizont vorzusehen.

Die Haltung des Regierungsrates zum Vorhaben unter lit. c ist aus dem Ergänzungsbericht vom 11. Dezember 2002 zum dringlichen Postulat betreffend äussere Nordumfahrung Zürich (KR-Nr. 391/2000) bekannt. Er lehnt die äussere Nordumfahrung aus verkehrs-, insbesondere aber auch raumplanerischen Überlegungen ab. Im Übrigen lässt sich mit einer «Vororientierung» keine Trasseesicherung bewirken.

Aus diesen Gründen beantragt der Regierungsrat dem Kantonsrat, das dringliche Postulat KR-Nr. 177/2005 nicht zu überweisen.

Ratspräsident Hans Peter Frei: Der Rat hat das Postulat am 27. Juli 2005 dringlich erklärt. Der Regierungsrat beantragt dem Kantonsrat, das dringliche Postulat nicht zu überweisen.

Gemäss Paragraph 24 des Kantonsratsgesetzes haben wir heute über Überweisung oder Ablehnung zu entscheiden.

Adrian Bergmann (SVP, Meilen): Die Antwort der Regierung ist völlig unbefriedigend, vor allem was den Stadttunnel anbelangt, dass sie den

Stadttunnel auf lange Zeit hinausschieben will. Wir sind der Meinung, der Stadttunnel hat hohe Priorität und sollte relativ zügig realisiert werden. Es ist vor allem erschütternd, dass der Regierungsrat nicht bereit ist, ein Postulat, das von drei Parteien, von einer Mehrheit dieses Kantonsrates eingereicht worden ist, in diesem Sinne entgegen zu nehmen. Wir halten an der Überweisung fest und bitten den Regierungsrat um einen Ergänzungsbericht.

Thomas Hardegger (SP, Rümlang): Die SP lehnt die Überweisung dieses Postulates ab. Eine verfehlte Verkehrspolitik wird nicht besser, wenn sie vom Bund bezahlt wird. Und der Stand gewinnt in Bern nicht an Ansehen, wenn er seine hausgemachten Verkehrsprobleme prioritär behandeln lassen will und eine Hochleistungsstrategie vertritt, mit der weder dem Bundesgesetz über die Raumplanung noch dem USG (*Umweltschutzgesetz*) genügt wird. Die Baudirektion zeigt in ihrem Bericht zur Strategie der Hochleistungsstrassen bereits eine Verkehrszunahme mit dem von ihr geplanten Strassenraum von 60 Prozent auf 60 Prozent mehr Verkehr in unseren Wohngebieten, das ist nicht zu akzeptieren. Dazu kommt eine Zunahme des NO_x-Ausstosses, eine Zunahme der Feinstaubbelastung, eine Verdoppelung des CO₂-Ausstosses und zusätzliche soziale Kosten von jährlich 1 Milliarde Franken durch die Unfallzunahme. Das lässt sich alles nachlesen im Bericht der Baudirektion über die Hochleistungsstrategie. Und dafür sollen 7 Milliarden Franken ausgegeben werden? Wohl gemerkt, ohne die zusätzlichen Wünsche der Postulantinnen und Postulanten mit der äusseren Nordumfahrung und ohne die viel dringenderen Sanierungen in Schwamendingen und an der Rosengartenstrasse. Mit der Herkunft der drei Postulantinnen und Postulanten lässt sich die Zusammensetzung des HLS-Sammelsuriums im Postulat auch gut erklären. Nur werden damit keinerlei objektiv sachliche Argumente begründet. Wenn ein Stadttunnel überhaupt einmal nötig sein sollte, dann in ferner Zukunft und sicher erst nach der Lösung der Kapazitätsprobleme im Glatttal. Durch die Priorisierung kann nicht heute schon ein Bedürfnis geschaffen werden. Und wenn die äussere Nordumfahrung aus verkehrsplanerischen Überlegungen falsch und aus raumplanerischen Gründen unverantwortlich ist, so wird sie durch die Priorisierung nicht plötzlich notwendig. Der Stadtrat hat sich sehr zurückhaltend über den Stadttunnel geäussert und findet ihn nicht prioritär. Wieso an diesem Postulat jetzt, während der Erarbeitung des Verkehrsrichtplans, festgehalten wird, lässt sich nur

damit erklären, dass schon die Richtplandebatte vorgespurt werden soll. Aber auch damit werden keine neuen objektiv sachlichen Gründe für die Projekte kreiert. Sie beauftragen einzig den Regierungsrat, uns bis in zwei Jahren zu berichten, welche Projekte er in Bern als Bundesstrassen zum Eintrag in den Sachplan Strasse habe beantragen lassen. Bis dann hat der Bund die Resultate unseres Verkehrsrichtplans schon lange beurteilt, und je nach Sinn oder eben Unsinn, die entsprechenden Projekte in den Sachplan übernommen oder nicht. Die aufmerksamen Beobachterinnen und Beobachter werden dies dann wohl vor dem Bericht des Regierungsrates selber in Erfahrung gebracht haben. In der gleichen Zeit, in der der Regierungsrat mit seinem Massnahmenplan Haushaltsanierung 06 beschliesst, beim öffentlichen Verkehr zu sparen, und in der man diskutiert, dass das ÖV-Netz ausgedünnt werden soll, in der ein Stopp für die Angebotserweiterung verfügt wird und die Erschliessungspflicht aufgeweicht werden soll – in der gleichen Zeit kommt man hier mit neuen zusätzlichen Wünschen! Das ist kurzsichtig und gegenüber unseren nachfolgenden Generationen unverantwortlich.

Bewahren Sie uns vor diesem unnötigen Geschäft und folgen Sie dem Regierungsrat, indem Sie das Postulat nicht überweisen! Ich danke Ihnen.

Carmen Walker Späh (FDP, Zürich): Ich spreche namens der FDP-Fraktion.

Am 27. Juli 2005 schreibt die NZZ unter dem Titel «Was der Kanton Zürich dem Bund zahlt und was er bekommt»: «Zürich fordert nicht nur viel, Zürich leistet auch einiges, insbesondere finanziell. Gegen 22 Prozent des Schweizer Volkseinkommens werden nach den neusten Zahlen in Zürich erwirtschaftet.» Weiter stellt die NZZ fest, dass die Differenz zwischen dem, was Zürich zahlt, und dem, was Zürich bekommt, immer grösser wird. Noch pointierter drückte sich allerdings einige Tage vorher der Tages-Anzeiger aus unter dem Titel «Zürich hat nichts mehr zu verschenken». Wörtlich schreibt er: «Tatsache ist, dass der Kanton Zürich von der übrigen Schweiz ausgenommen wird wie eine Weihnachtsgans, und es scheint uns ganz selbstverständlich.» Nein, es kann uns nicht selbstverständlich sein, was in der übrigen Schweiz geschieht, dass im Kanton Jura, im Prättigau und an vielen anderen Orten in der Schweiz Umfahrungsstrassen gebaut werden, manchmal für eini-

ge Hundert Betroffene. Es kann uns nicht gleichgültig sein, ob die Stadt Zürich einmal eine Umfahrung hat – eine wirkliche Umfahrung –, damit der Verkehr eben nicht durch Zürich, sondern um Zürich fliesst. Erstaunlich ist für mich die Antwort des Regierungsrates auch deshalb, weil die neusten Zahlen des ASTRA (*Bundesamt für Strassen*) ganz andere Zahlen zur Eröffnung des Stadttunnels mitteilen. Dort wird gesagt, die Eröffnungen des Westastes und des Stadttunnels seien in den Jahren 2011 bis 2020. Man kann das in der Publikation Astra-Porträt 2005 (*Jahresbericht Strasse/Verkehr des Bundes*) nachlesen. Nun frage ich mich, ob der Bund die Eröffnung des Stadttunnels tatsächlich zehn Jahre früher realisiert sieht, als die eigene Regierung. Im Rahmen der Postulatsbeantwortung werden wir Gelegenheit haben, dieser wichtigen Frage nachzugehen.

Weiter hält die Regierung in ihrer Antwort fest, es sei nicht realistisch, dass der Bund kurzfristig 5 Milliarden Franken für den Kanton Zürich investiert. Das heisst doch im Ergebnis nichts anderes, als dass wir unsere wehenden Fahnen einziehen und vor Bern kapitulieren. Einzahlen, ja das dürfen wir vom Kanton Zürich sehr grosszügig, fordern sollten wir nur sehr zurückhaltend. Das kann nicht sein. Der Stand Zürich muss gegenüber Bern klar sagen, wo er seine Prioritäten sieht und er soll auch fordern dürfen, zumal derzeit die Verhandlungen mit Bern laufen und der Sachplan nächstes Jahr verabschiedet wird. Ich habe schon bei der Dringlicherklärung gesagt, dass es uns darum geht, der Regierung den Rücken zu stärken. Dass dieser Ball nicht aufgenommen wird, ist natürlich enttäuschend. Dennoch sieht die FDP keine Veranlassung von ihrer Position abzuweichen, zumal auch die Differenz zwischen der Regierung bei der K10 und dem Stadttunnel technischer Natur ist und im Rahmen der Postulatsbearbeitung ohnehin nochmals genau geklärt werden kann. Selbstverständlich wissen auch wir, dass es sich nur um eine Vororientierung bezüglich der äusseren Nordumfahrung und nicht um einen Richtplan-Eintrag handelt, wie in der Antwort leicht belehrend festgehalten wird. Selbstverständlich wissen wir, dass zuerst die Richtplan-Debatte kommt. Genau deshalb haben wir ja von einer Vororientierung gesprochen, genau deshalb! Es geht um eine vorausschauende Langfristplanung und das Bewahren der Optionen für die Zukunft, etwas, das Hauptaufgabe jeder Richtplanung sein sollte.

Zusammenfassend bleibt die FDP bei ihrer Haltung. Wir wollen die Chancen erhöhen, dass der Stand Zürich zu seinen Investitionen kommt

und Bern nicht sagen kann, «Die in Zürich, die wissen ja selber nicht, was sie wollen.» Ich bitte Sie, das Postulat zu unterstützen.

Peter Weber (Grüne, Wald): Dieses Postulat soll dringlich sein? Unglaublich! Wenn ich meine Agenda aufschlage, stelle ich wie Sie unschwer fest, dass die Weihnachtszeit erst in dreieinhalb Monaten ist. So empfehle ich den Postulanten, diesen Wunschzettel a) bis c) dem Weihnachtsmann zuzuschieben, und hoffe, dass dieser unsägliche Zürcher Vorstoss direkt den Bundesämtern zugestellt und vorrangig behandelt wird. In der Tat ist es eine Frage der Disziplin von uns, dem Parlament, das gebe ich zu. Solche den Usanzen und zudem auch rechtlich sich widersprechende Fantasien als dringlich laufen zu lassen, ist provokativ und unsensibel. Die Postulanten Adrian Bergmann, Carmen Walker Späh und Urs Hany sind Mitglieder der Kommission für Planung und Bau und wollen uns dermassen plump mit ihrem Muskelspiel beeindrucken, sozusagen ein Exempel an einer vorgezogenen Verkehrsrichtplan-Debatte zu statuieren. So empfinde ich das.

Ein Münsterchen. Auf diesem Schleichweg kommen sie das x-te Mal mit der äusseren Nordumfahrung als HLS – diesmal im Sinne einer Vororientierung – und setzen den Fachausdruck «Trasseesicherung» noch in Klammern. Sie wissen doch ganz genau, vor allem Carmen Walker Späh weiss das von Berufes wegen, dass dieses Spielchen dilettantisch ist und peinlich zudem. Wenn Beat Husi, der Staatsschreiber, sie auf diesem Weg belehren muss, sorry! Ich bin empört und wir Grünen geschlossen frustriert. (*Heiterkeit.*) Ja, geschlossen! Wenn Sie diesen Vorstoss auf den Weg schicken, was zu befürchten ist, kompromittieren Sie den Regierungsrat und zwingen ihn, ein weiteres typisches Signal des Zürcher Parlamentes nach Bern zu senden.

Urs Hany (CVP, Niederhasli): Ich hoffe, dass der Frust bei den Grünen nicht allzu lange anhält an einem so schönen Tag.

Bei diesem Postulat geht es nicht nur um eine Prioritätenreihenfolge bei der Planung und Projektierung von Hochleistungsstrassen im Kanton Zürich. Wenn der Regierungsrat schreibt, dass dieses Vorgehen unzweckmässig und die vorgesehene Reihenfolge von der Sache her nicht gerechtfertigt sei, hat der Regierungsrat Sinn und Zweck dieses Postulates nicht ganz verstanden. Sinn und Zweck dieses Postulates ist, dass der Regierungsrat gegenüber Bundesbern eine Ratsmeinung und -

haltung bezüglich HLS vertritt und diese mit Engagement einbringt. Immer wieder hat sich Bundesbern dahingehend geäussert, dass der Kanton Zürich nicht genau wisse, was er will, und auch keine Prioritäten setze. Wenn wir unter b) die Oberlandautobahn mit einem kurzfristigen Realisierungshorizont verlangen, ist das insofern notwendig, als Bundesbern in einer ersten Stellungnahme zum Richtplan Verkehr sich dahingehend äusserte, dass für eine Oberlandautobahn noch weitere Abklärungen notwendig seien. Auch bei andern HLS-Projekten im Kanton Zürich müssen wir auf Grund des Vorberichts aus Bern davon ausgehen, dass eine Verschiebungs- und Verzögerungstaktik angewandt wird. Um so wichtiger ist, dass unserer Regierung mit einem solchen Postulat der Rücken gestärkt wird, als sie gegenüber Bern letztendlich den Auftrag des Parlamentes zu vertreten hat. Es ist auch falsch, eine äussere Nordumfahrung bereits heute fallen zu lassen. Eine Aufnahme im Richtplan bedeutet ja alles andere, als dass ein solches Grossprojekt auch gebaut werden muss. Ein definitiver Entscheid für die äussere Nordumfahrung soll dann gefällt werden, wenn die dritte Gubrist-Röhre in Betrieb ist. Dann wird sich zeigen, ob das Limmattal genügend entlastet wird und eine äussere Nordumfahrung hinfällig sein wird. Eine Mehrheit der CVP-Fraktion wird dieses Postulat unterstützen und ich bitte Sie, das ebenfalls zu tun. Besten Dank.

Gerhard Fischer (EVP, Bäretswil): Die EVP-Fraktion ist mit der Beantwortung des Postulates einverstanden. Wir können uns auch der Meinung der Regierung anschliessen, dass das Fuder mit Forderungen nicht überladen werden darf. Wir sind auch der Meinung, dass es einige Projekte wie die Oberlandstrasse gibt, die prioritär behandelt werden sollen. Und wir nehmen auch an, dass wenn hier weitere Abklärungen nötig sind und verlangt werden, die Regierung dies ohne dieses Postulat auch tun wird. Wir sind aber auch der festen Überzeugung – das wird in der EVP grossmehrheitlich so vertreten –, dass eine äussere Nordumfahrung für uns nicht in Frage kommt.

Ernst Züst (SVP, Horgen): Ich werde die Gelegenheit dieser Debatte ergreifen und ein Votum für den Hirzeltunnel abgeben. Als nationale Verbindung von der A4 im Zugerland zur A3 im Bezirk Horgen, klafft seit Jahrzehnten eine Lücke von fünf Kilometern im Nationalstrassennetz. Jeden Tag fahren 15'000 bis 20'000 Fahrzeuge über den Hirzel.

Dies allein ist schon ein gewichtiger Grund für einen Tunnel. Gemäss einer Studie wäre ein Strassentunnel nach rund 14 Jahren durch die Einsparungen der einzelnen Auto- und LKW-Fahrer an Benzin und Zeit amortisiert.

Seit zehn Jahren ist im kantonalen Richtplan ein Hirzel-Strassenverkehrstunnel festgehalten. Passiert ist jedoch bis heute herzlich wenig. Kompliziert wird die Angelegenheit noch dadurch, dass dieses Projekt zwei Kantone betrifft. Wie der Presse – «Zürichsee-Zeitung» linkes Ufer vom 19. August 2005 – zu entnehmen war, trifft sich unsere Baudirektorin Dorothee Fierz nächstens mit dem Verantwortlichen im Kanton Zug. Auch wenn jetzt dem Vernehmen nach die Schwierigkeiten mit dem Kanton Zug beeinigt sind, sollte auch noch die in der Lokalpresse thematisierte um zwei Kilometer kürzere Tunnel-Variante geprüft werden. Bei dieser Variante käme das Tunnelportal Süd noch auf Zürcher Boden in die Nähe des Kreisels Sihlbrugg zu stehen und nicht mehr in den Kanton Zug. Das würde die Sache vielleicht noch etwas vereinfachen. Diese Variante wäre sogar noch landschaftsschonender und billiger zu haben.

Regierungspräsidentin Dorothee Fierz, sorgen Sie auch in Bundesbern dafür, dass der Flaschenhals auf der Verbindung von der Inner- in die Ostschweiz aufgehoben wird. Nachdem die Kantone Zürich und Zug auch die grössten Zahler für die NFA sind, haben wir auch einen Anspruch auf einen vorderen Platz in der Warteschlange.

Namens des überparteilichen Verkehrskomitees Zimmerberg bitte ich Sie, Regierungspräsidentin Dorothee Fierz, in Bundesbern und im Kanton Zürich alles zu unternehmen, damit der Hirzeltunnel bis in 15 Jahren gebaut werden kann, ein hehres Ziel! Ich danke Ihnen dafür.

Ueli Keller (SP, Zürich): Es greift unter den bürgerlichen Politikern offenbar die Erkenntnis um sich, dass der Stand Zürich gegenüber Bern zu kurz kommt oder gar übervorteilt wird. Ich denke, das ist hilfreich als Erkenntnisprozess, um später auch einmal zu erkennen, dass es genau dasselbe Verhältnis schon lange gibt zwischen der Stadt Zürich und dem Kanton Zürich. Da tun Sie sich zuweilen schwer, das zu akzeptieren. Wenn ich allerdings sehe, zu welchem Zweck Sie das Geld, das nach Bern fliesst, wieder zurück haben wollen, dann muss ich sagen: Dieses Ausmass an Umwelt-, Landschafts- und Siedlungszerstörung jetzt wieder zurück zu fordern, um da die Gegend mit Strassenbe-

ton voll zu pflastern, das finde ich nicht das Nötigste. Da ist es wahrscheinlich sogar intelligenter, wenn das Geld in Bern bleibt. Besten Dank.

Thomas Hardegger (SP, Rümlang) spricht zum zweiten Mal: Die bürgerlichen Votanten haben schon Recht, wenn sie sagen, der Bund wolle endlich wissen, was der Kanton Zürich will an Strassen. Nur hat er gemeint, dass dieses ganze Sammelsurium, das jetzt schon in der Hochleistungsstrassen-Strategie aufgeführt ist. Darin, in diesem Sammelsurium solle er sich beschränken und reduzieren und solle dort die Prioritäten setzen. Und jetzt, was kommt hier? Es kommen noch zusätzliche Strassen dazu. Und Ernst Züst hat jetzt den Basar noch eröffnet, es können weitere Leute auch noch kommen und ihre Strassen anmelden. Damit machen wir uns unglaublich. Da muss man das, was Bern von Zürich erwartet, schon korrekt wiedergeben. Er erwartet eine Beschränkung innerhalb der bestehenden Planung und nicht noch eine Ausweitung um zusätzliche Strassen. Bedenken Sie auch, was für eine Signalwirkung Sie in die Planungsgruppen hinausschicken, wenn Sie jetzt bereits Hochleistungsstrassen in Gebieten vorsehen wollen, die heute noch intakte Landschaften haben und bei denen ganz bestimmt ein gewaltiger Siedlungsdruck ausgelöst wird, nur schon durch die Planung dieser Hochleistungsstrassen. Das Gleiche haben wir im Oberland erlebt. Das Gleiche erleben wir jetzt im Knonaueramt. Das müssen wir nicht noch in weitere Regionen hinaustragen. Lehnen Sie das Postulat ab. Ich danke Ihnen.

Adrian Bergmann (SVP, Meilen) spricht zum zweiten Mal: Ich habe schon bei der Dringlicherklärung ziemlich ausgeholt, muss also bei meiner Gegenseite doch noch einige Ergänzungen anbringen. Es gibt nicht nur den Öffentlichen Verkehr, den wir selbstverständlich auch brauchen. Mit dieser Vorlage wollen wir der Regierung wirklich den Rücken stärken gegenüber Bern. Was passiert, wenn der Kanton Zürich seine Interessen in Bern ungenügend einbringen kann, haben wir kürzlich gesehen. In der Westschweiz bekommen wir für teures Geld Hochgeschwindigkeitsanschlüsse, die nur von wenigen gebraucht werden. Wir haben Autobahnen, auf denen niemand fährt, während der Kanton Zürich auf die Lösung seiner Verkehrsprobleme wartet. Deshalb bitte ich Sie nochmals dringend, diesen Vorstoss zu überweisen,

und nicht, wie ich vorher irrtümlich gesagt habe, einen Ergänzungsbericht zu verlangen. Ich hoffe, dass wir, wenn dann die Antwort gut herauskommt, keinen Ergänzungsbericht brauchen. Besten Dank.

Regierungspräsidentin Dorothee Fierz: Ich denke, mit dieser Überweisung, die sie beantragen, unterliegen Sie einem sehr grundlegenden Irrtum. Sie meinen, mit der Überweisung dieses dringlichen Postulates würden Sie dem Regierungsrat den Rücken stärken und erreichen, dass unsere Absichten bezüglich Strasseninfrastrukturbauten in Bern nachhaltiger wahrgenommen würden. Sie erreichen genau das Gegenteil. Es muss doch sein, dass wir aus dem Kanton Zürich tatsächlich in Bern mit einer Stimme sprechen. Wir haben eine HLS-Strategie erarbeitet; das ist eine intelligente, ganzheitlich denkende, glaubwürdige und vor allem auch nachvollziehbare Strategie. Diese Strategie kennt Bern, das ASTRA hat sie anerkannt. In dieser Strategie sind auch die Prioritäten ganz klar festgelegt. Und diese Prioritäten wurden nicht willkürlich festgelegt, sondern wir haben den Grossraum Zürich mit dem ausgesprochen grossen Verkehrsvolumen analysiert und uns die Frage gestellt: Wie lösen wir das Verkehrsproblem in Zürich, das massiv ist? Wie lösen wir es auf eine intelligente Art mit dem komplementären Infrastruktursystem Schiene und Strasse? Und das kommt jetzt aus der Gesamtverkehrsoptik heraus, denn das ist der richtige Ansatzpunkt zur Lösung der Verkehrsprobleme in Zürich. Die HLS-Strategie in Bern wurde so akzeptiert und auch die Abhängigkeiten, die zwischen den verschiedenen Investitionen bestehen, wurden als nachvollziehbar erachtet.

Eine ganz wichtige Abhängigkeit besteht zwischen einem allfälligen Stadttunnel und der Kapazität auf der A1. Es ist unmöglich, dass Sie einen Stadttunnel bauen, ohne diesen dann wirklich an die A1 anhängen zu können in einer Form, dass dieses Verkehrsvolumen dann auch aufgenommen werden kann. Und gerade aus diesem Grund haben wir gesagt: Bevor nicht eine K10 gebaut ist, ist es undenkbar, einen Stadttunnel zu bauen. Diese Gedankenschritte teilt der Bund. Und der Bund ist auch willens, dem Kanton Zürich beträchtliche Mittel für den Nationalstrassenbau zukommen zu lassen. Ich bitte Sie zu bedenken, dass im Moment der Kanton Zürich einen Drittel der gesamthaft verfügbaren Bundesmittel für den Nationalstrassenbau absorbiert. Und es ist überhaupt nicht so, dass wir hinten anstehen wegen Graubünden, Jura und

Wallis, sondern wir sind umgeben von ganz vielen Neidern, die das Gefühl haben, der Kanton Zürich absorbiere zu viele Mittel. Wenn Sie nun mit diesem dringlichen Postulat eine andere Priorität setzen, indem Sie sagen, der Stadttunnel müsse vorgezogen werden und unsere HLS-Strategie habe eigentlich keine Glaubwürdigkeit und den Boden nicht mehr, dann erreichen Sie genau das, was Sie nicht wollen: Wir sprechen plötzlich mit geteilter Stimme. Da möchte ich Sie schon fragen, wo Sie dann diesen Effekt erkennen, dem Regierungsrat den Rücken zu stärken! Sie schwächen den Regierungsrat mit diesem dringlichen Postulat. Und ich kann Ihnen versichern, dass wir jede Gelegenheit nutzen, in engem Kontakt mit dem Bund unsere Anliegen darzulegen und für unserer Interessen zu kämpfen. Wir haben schon viel erreicht und sind auf gutem Weg.

Ich bitte Sie dringend, unsere Absicht, die Verkehrsprobleme nachhaltig zu lösen, mit diesem dringlichen Postulat nicht zu schwächen. Überweisen Sie es nicht und stärken Sie den Regierungsrat mit der Absicht, den Weg zu gehen, den er eingeschlagen hat. Ich danke Ihnen.

Abstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 83 : 70 Stimmen, das dringliche Postulat an den Regierungsrat zu überweisen.

Das Geschäft ist erledigt.

10. Sitzungszimmer für kantonsrätliche Kommissionen

Postulat Bernhard Egg (SP, Elgg) und Gerhard Fischer (EVP, Bäretswil) vom 29. September 2003

KR-Nr. 299/2003, Entgegennahme, Diskussion

Adrian Bergmann (SVP, Meilen): Sitzungszimmer an zentraler Lage sind gefordert. Was meinen die Postulanten mit «zentral»? Eher das Stadtzentrum oder eher den Flughafen? Wenn doch das Stadtzentrum gemeint ist, weshalb besteht denn Handlungsbedarf in dieser Sache? Meines Wissens tagen die meisten Kommissionen in den Gebäuden der kantonalen Verwaltung oder im Rathaus. Und es macht ja auch Sinn, dass dies so bleibt. Zudem müssen von den vorhandenen Sitzungszim-

mer der Verwaltung sowieso die meisten ihr Dasein ungenutzt fristen. Betreffend Platzverhältnisse macht es gar nichts, dass die Räumlichkeiten nicht grösser sind. So ist der Zugang der Verwaltung in die Kommissionssitzungen natürlich eingeschränkt und wir Kantonsräte haben die Chance, dass wir in der Mehrheit bleiben. So zirka 20 bis 25 Plätze genügen also in der Regel, und wenn einmal ein Stuhl fehlt – na und? In diesem ehrenwerten Gebäude hat es auch noch viele unbesetzte Plätze. Spass beiseite! Konzentrieren wir uns aufs Arbeiten und nicht auf das Drumherum. Auch in zentralen und schönen Sitzungszimmern werden politische Fehlleistungen nicht immer verbessert.

Die SVP-Fraktion ist gegen unnötige Ausgaben, denn es ist tatsächlich kein Handlungsbedarf gegeben. Wir werden deshalb das Vorhaben nicht unterstützen.

Bernhard Egg (SP, Elgg): Der letzte Satz, Adrian Bergmann, hat mir besonders gut gefallen, vor allem nach der Diskussion zum letzten Vorstoss. Sie wollen ja offenbar unnötige Ausgaben vermeiden. Ob da nicht ein Widerspruch vorliegt? Das überlasse ich Ihnen zur Beurteilung.

Zweite Vorbemerkung. Wir sind nun von der grossen Planung etwas im Kleinräumigen gelandet; «kleinräumig» dürfen Sie wörtlich nehmen. Ich bedaure es, dass man dieses Postulätchen nicht laufen lassen konnte. Es ist ja nicht weiter weltbewegend. Dann hätten wir längst einen Bericht der Baudirektion respektive des Regierungsrates, wie man die Situation verbessern kann.

Die Forderung, die Sie nun bestritten haben, hat gar niemand erhoben. Kein Mensch will in den Flughafen zügeln und kein Mensch will luxuriöse Sitzungszimmer fordern. Aber Sie alle kennen den Zustand bestens selber aus Ihrer Kommissionsarbeit. Wir tagen in Zimmern, in denen man sehr eng sitzt. Wenn man einen Ordner aufschlägt, klappt der Deckel auf den Notizblock des Nachbarn oder der Nachbarin. Es gibt Zimmer, vor allem in der Walche, wo man nicht mehr versteht, was der andere sagt, wenn alle paar Sekunden ein Tram vorbei fährt. (*Unruhe auf der rechten Ratseite.*) Das ist Ihnen offenbar egal, Sie wollen ja nicht verstehen, was die Gegenseite sagt. Im Südzimmer dieses edlen Hauses sitzt man mit dem Rücken zueinander. Ich weiss nicht, wie in solcher Atmosphäre etwas Gescheites herauskommen soll, und so weiter und so fort, gar nicht zu sprechen von der Technik. Wenn jemand

eine Folie zeigen will, fängt das grosse Sesselrutschen an; wirklich nicht gerade optimale Zustände.

Man weiss nicht erst seit dem Einzug von Feng Shui in die Planung der SBB und anderer Institutionen, dass die Sitzungsatmosphäre, die Raumatmosphäre etwas mit der Gesprächskultur zu tun hat und etwas damit zu tun hat, was an einer Sitzung herauskommt.

Dann noch etwas anderes. Haben Sie sich einmal gefragt, wie Kollegin Thea Mauchle (*SP, Zürich; Rollstuhlfahrerin*) zum Beispiel ins Sitzungszimmer 601 oder 602 hinauf kommt? Man könnte sich doch tatsächlich überlegen, jene Zimmer in Büros umzunutzen und an einem gescheiteren Ort Sitzungszimmer einzurichten, die diesen Namen auch verdienen. Wir fordern wirklich keinen Luxus und es braucht keine Designerbüros mit durchgestylten schwarzen Möbeln et cetera. Es braucht keine Wellness-Oasen mit Duftöl auf den Tischen und Whirlpool, aber es braucht Zimmer, in denen man einander sieht, einander versteht und in denen in guter Gesprächsatmosphäre etwas zum Wohle dieses Kantons herauskommt.

Also überweisen Sie doch bitte dieses Postulat!

Gerhard Fischer (EVP, Bäretswil): Ich will nicht mehr sehr viel dazu sagen, möchte nur ergänzen, was mein Kollege Bernhard Egg gesagt hat. Zum Beispiel sind wir momentan bei der Richtplan-Debatte zwei Kommissionen zusammen, da sind wir in der «Ahnengalerie» (*Saal im Walcheturm*). Niemand, auch von der rechten Seite, muss doch da sagen, dass die Verhältnisse einigermaßen befriedigend sind. Wenn jemand in der unteren linken Ecke spricht und jemand ganz oben bei der Tür sitzt, versteht man sich beim besten Willen nicht. Und wenn im Sommer das Fenster offen ist (*Heiterkeit auf der rechten Ratseite.*) – und Sie können wieder lachen und das naiv finden –, dann versteht man sich noch weniger. Und ich weiss, auch für das Sekretariat ist es fast nicht möglich, die Mikrofone so zu stellen, dass die Aufzeichnungen für die Protokolle einigermaßen stimmen. Bitte, verstehen Sie doch, dass wir einigermaßen taugliche Arbeitsinstrumente brauchen und Sitzungszimmer, in denen wir unsere Arbeit auch richtig und gut tun können, in denen wir uns gegenseitig verstehen.

Peter Weber (Grüne, Wald): Die Forderungen nach strukturellen und betrieblichen Anpassungen unseres Versammlungsortes werden zu-

nehmend vielfältiger. Von grösseren, flexibleren, moderneren, medien-gerechten, sicheren, behindertengerechten, demokratiegerechten bis zu – Traktandum 8 – zu rauchfreien Sitzungszimmern ist die Rede. Die Liste der Versprechungen ist mittlerweile lang. Machbarkeiten da und dort wurden geprüft. Es wäre schon gut, wenn wir einmal im Sinne einer Gesamtschau alle Studienergebnisse vorgestellt bekämen, Baudirektorin Dorothee Fierz. Für mich ist es nicht nachvollziehbar, warum alles so lange dauert. Seit meiner Anfrage für das Rathaus ist auch schon wieder ein Jahr verflossen. Die dazumalige Antwort lautete, es werde erst nach Vorliegen der Studienergebnisse entschieden, ob ein architektonischer Planungswettbewerb durchgeführt wird. Also, wie wäre es mit einer Gesamtschau?

Wir Grünen stimmen der Überweisung dieses Postulates zu, um sicher zu stellen, dass die versprochenen Studienergebnisse alsbald unter dem Motto «Wollen wir nicht Brücken schlagen durch die Zeiten, in denen das Neue an das Alte anknüpft und das Alte erneuert wird?».

Abstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 82 : 81 Stimmen (mit Stichentscheid des Präsidenten), das Postulat nicht zu überweisen.

Das Geschäft ist erledigt.

11. Aufrechterhaltung der Kapazität der Zürcher Verkehrsachsen

Interpellation Adrian Bergmann (SVP, Meilen) und Mitunterzeichnende vom 20. Oktober 2003

KR-Nr. 319/2003, RRB-Nr. 1835/11. Dezember 2003

Die Interpellation hat folgenden Wortlaut:

Der Regierungsrat will das Postulat KR-Nr. 352/2000 abschreiben. In diesem Postulat wurde der Regierungsrat vom Kantonsrat beauftragt, dem Parlament in einem Bericht darzulegen, wie die Aufrechterhaltung der Leistungsfähigkeit der Hauptstrassen in der Stadt Zürich sichergestellt werden kann.

Auf Grund der Aktualität wird der Regierungsrat gebeten, zu diesem ablehnenden Vorgehen Stellung zu nehmen und auch nachstehende in der Geschäftsprüfungskommission am 4. September 2003 gestellten, aber nicht beantworteten Fragen zu beantworten:

1. Wie oft, wann und wo wurde eingegriffen, als Verkehrsberuhigungen in der Stadt Zürich geplant und ausgeführt wurden?
2. Vor kurzem wurde die Westtangente gesperrt. Alternativen waren keine vorhanden. Der Verkehrsfluss war auf dieser Achse ganz klar unterbrochen, was zu stundenlangen Staus geführt hat, obwohl dies nicht dem erklärten Willen des Regierungsrates entspricht. Wieso machte der Regierungsrat nicht von der ihm zustehenden Aufsichtskompetenz gemäss StrG Gebrauch?
3. Der Stadtrat von Zürich scheint beim Sperren von Strassen freie Hand zu haben. Besteht diesbezüglich eine Vereinbarung zwischen der Stadt Zürich und dem Kanton?
4. In der Antwort auf das Postulat KR-Nr. 352/2000 betont der Regierungsrat, dass die bestehenden gesetzlichen Instrumente genügen. Welche Direktion ist für die Umsetzung der entsprechenden StrG zuständig?
5. Wie ist der Informationsfluss geregelt? Falls die Regierung von ihren gesetzlichen Instrumenten und Möglichkeiten Gebrauch macht oder eben nicht. Wer erfährt wann davon?
6. Die Stadt Zürich hat nach wie vor jene Strassen auf einer Liste, welche abklassiert werden sollen. Wie stellt sich der Regierungsrat zu diesem Ansinnen?

7. Welche Abklassierungen hat der Regierungsrat in den letzten fünf Jahren bewilligt, welche verhindert?

Begründung:

Mit Erstaunen konnte man vernehmen, dass der Regierungsrat einen Bericht, «wie die Aufrechterhaltung der Leistungsfähigkeit der Hauptstrassen in der Stadt Zürich sichergestellt werden kann», verlangt im Postulat KR-Nr. 352/2000, nicht erstellen will.

Begründet wird der Abschreibungsantrag damit, dass der Vorstoss rechtlich keine Berechtigung mehr habe, indem die Begründung nicht mehr genüge, obwohl mehrere Gründe aufgeführt wurden. Es scheint in der schweizerischen Politik Schule zu machen, dass der Gesetzgeber mit dem Argument, seine politischen Aktivitäten seien nicht gesetzeskonform, mundtot gemacht werden soll.

Die Geschäftsprüfungskommission ermöglichte dem Erstunterzeichner am 4. September 2003 Gelegenheit zur Stellungnahme. Obwohl die Sperrung der Westtangente bevorstand und damit die Aufrechterhaltung der Kapazität verunmöglicht wurde, zeigte der Regierungsrat weiterhin keine Bereitschaft, einen Bericht zu erstellen. Der Regierungsrat beantwortete auch die oben genannten Fragen nicht und forderte den Erstunterzeichner auf, einen neuen Vorstoss einzureichen.

Das Desaster, welches mit der Sperrung der Westtangente angerichtet wurde, fand sein Echo in den Leserbriefspalten (NZZ und Tagesanzeiger vom 10. September 2003). Der Ärger unter den Verkehrsteilnehmern und Touristen war enorm. Die Zürcher Verkehrspolitik mit der Behinderung des Individualverkehrs ist gescheitert.

Trotzdem geht aus Debatten im Zürcher Gemeinderat (Tagesanzeiger vom 12. September 2003) hervor, dass der Stadtrat weiterhin mit der Gestaltung von Hauptstrassen einen «stetigen, langsamen und damit emissionsarmen» Verkehrsfluss erreichen will.

Das Anliegen im überwiesenen Postulat KR-Nr. 352/2000 bleibt hochaktuell. Der Abschreibungsantrag der Regierung ist ein Affront gegenüber dem Kantonsrat, welcher mit einer Mehrheit einen Bericht verlangt hat.

Der *Regierungsrat* antwortet auf Antrag der Baudirektion und der Direktion für Soziales und Sicherheit wie folgt:

Vorbemerkung

Da der Kantonsrat das Postulat KR-Nr. 352/2000 am 3. November 2003 gemäss dem Antrag des Regierungsrates im Geschäftsbericht abgeschrieben hat, erübrigen sich weitere Ausführungen dazu.

Allgemeines

In den Städten Zürich und Winterthur sind, ausgenommen auf Autobahnen und Autostrassen, die städtischen Behörden für den Erlass von Verkehrsanordnungen (Lichtsignale, Signale und Markierungen) zuständig (§ 27 der kantonalen Signalisationsverordnung vom 21. November 2001; kant. SSV, LS 741.2). Sie müssen die Zustimmung der Direktion für Soziales und Sicherheit einholen, wenn geplante Massnahmen den Verkehr auf den Durchgangsstrassen ausserhalb des Stadtgebietes beeinflussen könnten (§ 28 kant. SSV). Die Direktion hat diese Genehmigungskompetenz gestützt auf § 33 kant. SSV der Verkehrstechnischen Abteilung der Kantonspolizei Zürich übertragen. Im Übrigen üben bezüglich Verkehrsanordnungen die Statthalterämter die erstinstanzliche Aufsicht über die Gemeinden und die genannte Direktion die Oberaufsicht im Kanton aus (§ 32 kant. SSV). Das Recht der beiden Städte, auf ihrem Gebiet selber die Verkehrsanordnungen zu treffen, entspricht im Übrigen dem im Entwurf zur neuen Kantonsverfassung aufgenommenen Anliegen, den Gemeinden alle Aufgaben zu übertragen, die sie mit eigenen Mitteln wahrnehmen können.

Verkehrsberuhigungen in der Stadt Zürich

Die Einflussnahme der Direktion für Soziales und Sicherheit beschränkt sich auf die oben erwähnten Zustimmungs- und Aufsichtskompetenzen im Rahmen der kant. SSV. Mit der Delegation zum Erlass von Verkehrsanordnungen wurde den beiden Städten nicht nur die Kompetenz, sondern auch die Verantwortung für solche Massnahmen übertragen. Die Direktion für Soziales und Sicherheit greift daher nur sehr zurückhaltend in die Entscheidungen der beiden Städte ein. In den vergangenen Jahren hat sie auf die Stadt Zürich zweimal Einfluss genommen (bei der geplanten Einführung einer permanenten Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h auf der Verkehrsachse «Am Wasser» sowie bei der geplanten Markierung einer die Kapazität mindern- den Busspur auf der Hardbrücke). In beiden Fällen wurde eine einver-

nehmliche Lösung gefunden, sodass formelle Anordnungen seitens des Kantons unterbleiben konnten.

Soweit Verkehrsberuhigungen baulicher Natur sind, ist auch das Strassengesetz vom 27. September 1981 (StrG, LS 722.1) anwendbar. Gemäss §40 Abs. 1 StrG obliegt dem Regierungsrat – soweit dieses Gesetz nicht etwas anderes bestimmt – die Oberaufsicht über das gesamte Strassenwesen, der Baudirektion die unmittelbare Aufsicht über die Staatsstrassen und die zweitinstanzliche Aufsicht über das Strassenwesen der Gemeinden. §§ 43 ff. StrG übertragen die Zuständigkeit für die Erstellung, den Ausbau und den Unterhalt von Strassen mit überkommunaler Bedeutung auf dem Gebiet der Städte Zürich und Winterthur an diese Städte. Die Strassen mit überkommunaler Bedeutung werden durch den Kantonsrat bzw. den Regierungsrat festgesetzt und sind im kantonalen bzw. in den regionalen Verkehrsrichtplänen dargestellt.

Die durch die Stadträte der beiden Städte ausgearbeiteten Projekte bedürfen gemäss § 45 Abs. 2 StrG der Genehmigung durch den Regierungsrat. Im Rahmen der ihm zustehenden Aufsichtspflicht nimmt der Staat seine Interessen an den Strassen mit überkommunaler Bedeutung – unter gebührender Berücksichtigung der Interessen der beiden Städte und der ihnen zukommenden Sonderstellung – wahr.

Projekte mit verkehrsberuhigenden Elementen, die den motorisierten Individualverkehr auf solchen Strassen übermässig einschränken, genehmigte der Regierungsrat gestützt auf § 14 StrG bisher nie.

Zur Sperrung der Westtangente am 6./7. September 2003

Anfang Juli 2003 erging eine Einladung des Polizeidepartementes der Stadt Zürich an die Direktion für Soziales und Sicherheit und an die Kantonspolizei für eine Sitzung betreffend Sperrung der Westtangente. Die genannten kantonalen Behörden verlangten jedoch vorab ein von der Stadt Zürich erarbeitetes und geprüftes Konzept zur Durchleitung des Verkehrs während der Sperrung. In der Folge entwarf die Stadt nach einer Besprechung mit der Kantonspolizei auf Sachbearbeiterstufe einen Massnahmenkatalog zur Vermeidung des Verkehrszusammenbruches. Die Verkehrstechnischen Abteilung der Kantonspolizei hat das am 28. Juli 2003 vorgelegte Konzept geprüft. Dabei wurden die vorgesehenen Vorkehrungen auf Grund der Erfahrungen aus der letzten Sperrung der Westtangente im Jahr 1997 beurteilt. Die Verkehrstechnische Abteilung erhob keine Einwände gegen das Konzept.

Am betreffenden Wochenende vom 6./7. September 2003 kam es auf dem Gebiet der Stadt Zürich zu starken Verkehrsbehinderungen. Der Verkehrsablauf auf der Nordumfahrung war nur leicht behindert. Dagegen war auf der Autobahn A3 von Chur her Richtung Zürich für längere Zeit ein Rückstau vom Autobahnende über die Sihlhochstrasse bis zurück zum Anschluss Brunau festzustellen, und die Durchfahrzeiten zwischen der A3 bei der Brunau und der A1 beim Hardturm oder Letten betragen in den Abendstunden des 6. September 2003 rund zwei Stunden. Zu diesem Stau war es gekommen, weil die im innerstädtischen Verkehrskonzept vorgesehenen Umleitungsrouten für den von Chur her Richtung Zürich Nord fliessenden Verkehr entgegen den für die Beurteilung herangezogenen Erfahrungen zu wenig Leistung erbrachten.

Die Direktion für Soziales und Sicherheit hat somit ihre Aufsichtspflicht im betreffenden Fall wahrgenommen und die Vorlage von Massnahmen zur Vermeidung eines Verkehrszusammenbruches verlangt und geprüft. Wie rückblickend festgestellt werden muss, wurde die Tauglichkeit der vorgeschlagenen Massnahmen bezüglich des Verkehrs von der A3 Richtung Zürich Nord überschätzt.

Kompetenzen der Stadt Zürich bei Verkehrsanordnungen

Die Kompetenz der Stadt Zürich zum Erlass von Verkehrsanordnungen ist im oben ausgeführten Rahmen in der kantonalen Signalisationsverordnung geregelt. Darüber hinaus bestehen keine Vereinbarungen zwischen Kanton und Stadt.

Bestehende gesetzliche Grundlagen und zuständige Direktion für die Rechtsanwendung

Wie oben erwähnt sind das Strassengesetz und die kantonale Signalisationsverordnung anwendbar. Die Stadt Zürich ist für bauseitige Massnahmen auf Strassen mit überkommunaler Bedeutung selber verantwortlich, muss die Projekte allerdings durch den Regierungsrat (auf Antrag der Baudirektion) genehmigen lassen. Die Baudirektion kann vorgängig zu den Projekten Begehren äussern (§ 45 Abs. 1 StrG). Für den Entscheid über Verkehrsanordnungen ist die Stadt grundsätzlich ebenfalls selber verantwortlich, die Direktion für Soziales und Sicherheit übt darüber die Aufsicht des Kantons aus. Im Übrigen können Verkehrsanordnungen mit den üblichen Rechtsmitteln bis vor Bundesgericht angefochten werden.

Informationsfluss

Soweit es um Verkehrsanordnungen nach dem Signalisationsrecht des Bundes geht, legt die Dienstabteilung Verkehr der Stadt Zürich der Verkehrstechnischen Abteilung der Kantonspolizei Zürich Signalisationsprojekte vor, die den Verkehr auf Durchgangsstrassen ausserhalb des Stadtgebietes beeinflussen können (§ 28 kant. SSV) und orientiert sie über andere dauernde Verkehrsanordnungen (§ 29 kant. SSV). Geplante Anordnungen mit schwer wiegenden Konsequenzen wie die zur Diskussion stehende Sperrung der Westtangente werden vom Polizeidepartement der Stadt der Direktion für Soziales und Sicherheit unterbreitet. Stellungnahmen der kantonalen Behörden fliessen gegebenenfalls auf derselben Ebene zurück.

Soweit es um bauliche Projekte nach Strassengesetz geht, arbeitet der Stadtrat von Zürich die Projekte aus und gibt dem kantonalen Tiefbauamt Gelegenheit zur Äusserung von Begehren. Der Informationsfluss zwischen der Stadt und der Baudirektion bzw. dem kantonalen Tiefbauamt ist durch die in § 45 Abs. 1 StrG gesetzlich vorgeschriebenen Etappen («in geeigneten Bearbeitungsstadien») mit der entsprechenden Korrespondenz gewährleistet.

Liste abzuklassierender Strassen

Im kantonalen und im regionalen Verkehrsrichtplan sind in der Stadt Zürich verschiedene Strassen zur Abklassierung vorgesehen. Voraussetzung ist jedoch, dass ein entsprechender Ersatz zur Verfügung steht. An diese Richtpläne ist auch der Regierungsrat gebunden. Andere Listen von abzuklassierenden Strassen, die nicht Eingang in einen Richtplan finden, haben keine rechtliche Wirkung. Die Richtplanung entspricht dem Planungsstand im Zeitpunkt der jeweiligen Festsetzung durch die zuständige Instanz. Die Verkehrsrichtpläne werden periodisch überarbeitet und auf die künftigen Bedürfnisse ausgerichtet. Der Bau von neuen Strassen oder auch Regimeänderungen mit grossen räumlichen Auswirkungen können durchaus Einfluss auf richtplanerische Anpassungen haben. Der Regierungsrat sorgt im Rahmen seiner aufsichtsrechtlichen Kompetenzen dafür, dass die in den Richtplänen festgesetzten Strassen den motorisierten Individualverkehr bewältigen können. In den letzten fünf Jahren wurden in der Stadt Zürich keine Strassen von überkommunaler Bedeutung abklassiert.

Adrian Bergmann (SVP, Meilen): Ich muss anerkennen: Die Antwort der Baudirektion auf diese Interpellation ist umfassend, die Schlüsse

daraus sind aber auch verwirrend. Ich muss einerseits auch sagen, Regierungspräsidentin Dorothee Fierz, Sie haben sich bemüht, sachlich auf die Fragen einzugehen, obwohl damals noch nicht die «Punkt-für-Punkt-Beantwortung» Praxis war. Und sogar Selbstkritik findet in dieser Antwort Einzug. In der Antwort auf die Frage nach den stundenlangen Staus im Zusammenhang mit der Sperrung der Rosengartenstrasse am 6. und 7. September 2003 konnte sich die Regierung immerhin zu folgendem Eingeständnis durchringen, ich zitiere: «Wie rückblickend festgestellt werden muss, wurde die Tauglichkeit der vorgeschlagenen Massnahmen bezüglich des Verkehrs von der A3 Richtung Zürich Nord überschätzt.» Erstmals wird also zugegeben, dass der Transitverkehrsfluss von der Brunau nach Zürich Nord unterschätzt worden ist. Weiter gibt der Regierungsrat zu, dass die Umleitungsrouten entgegen der Erwartung zu wenig Leistung erbrachten. Interessant ist für uns, dass man nach der Eröffnung des Üetlibergtunnels die Transitachse durch Zürich behindern will und den Verkehr auf die Westumfahrung, beziehungsweise auf andere – eben, wie wir gesehen haben – untaugliche Umfahrungsrouten zwingen will. Irgendwie kann man das fast nicht glauben: Einerseits eine ehrliche Antwort mit dem Eingeständnis, andererseits diese völlig unverständlichen, verkehrten Schlüsse daraus! Vielleicht liegt aber trotzdem in dieser Antwort mit diesem Eingeständnis, das ich hoch anerkenne und das nicht zynisch gemeint ist, auch der Schlüssel für die Lösung vieler Probleme. Es scheint tatsächlich so, dass der Regierungsrat sich immer wieder auf komplizierte Modelle, teure Studien und Prognosen abstützt und manchmal damit nicht nur in der Baudirektion aufs Glatteis geführt wird. Wahrscheinlich kann die Exekutive in der Öffentlichkeit nur bestehen, wenn alles und jedes Handeln noch mit einer teuren Studie belegt wird. Als einfacher Bürger, als Benützer des Stadtzürcher ÖV und als Fahrzeuglenker erkenne ich fast jeden Tag auch ohne Studie die Stärken und Schwächen dieser Verkehrsträger.

Auf Grund der geschilderten Umstände ist mir nun auch klar, weshalb der Regierungsrat und die Stadt Zürich zu so komplett falschen Schlüssen bezüglich Realisierungszeitpunkt 2025/2030 zum Beispiel des Stadttunnels kommen. Das Erstrecken der Stadtzürcher Transitverkehrsprobleme Nord–Süd für weitere 20 bis 25 Jahre ist verantwortungslos und skandalös. Die Stadt Zürich scheint in den nächsten Jahren mit ihrer Verhinderungspolitik ausser Stande zu sein, den Nord–Süd-Verkehr für alle Betroffenen befriedigend zu bewältigen. Wenn ich

von allen Betroffenen spreche, meine ich die Anwohner der Rosengarten- und an der Weststrasse ebenso wie die Fahrzeuglenker, ob es sich nun um das Gewerbe oder um Touristen handelt, die die Stadt Zürich von Nord nach Süd oder in der Gegenrichtung durchqueren. Mit dieser Verzögerungspolitik ist niemandem gedient – schlimmer –, sie ist zum Schaden aller.

In seiner Antwort führt der Regierungsrat weiter aus, dass er im Rahmen seiner aufsichtsrechtlichen Kompetenzen dafür sorgt, dass die in den Richtplänen festgesetzten Strassen den motorisierten Individualverkehr bewältigen können. Ich habe zu Beginn meines Votums das Bemühen des Regierungsrates für eine korrekte, umfassende Antwort gelobt. Ist der Regierungsrat aber konsequent und will er tatsächlich die Aufrechterhaltung der Zürcher Verkehrsachsen sicherstellen, dann müsste er seine Versprechen auch umsetzen. Vielleicht heisst diese Konsequenz sogar, dass man die Stadt Zürich in Verkehrsfragen unter Vormundschaft stellen muss. Also, ran an die Arbeit, damit es nicht bei Lippenbekenntnissen und grossen Ankündigungen bleibt! Der Zürcher Autofahrer und das Gewerbe wollen nicht von Lösungen träumen, es braucht Tatsachen.

Ueli Keller (SP, Zürich): Es lässt sich eine gewisse Besorgnis um die Rechtstaatlichkeit des Handelns von Regierungsrat und Stadtrat aus diesen Fragestellungen ablesen und ich hoffe, dass diese Besorgnis mit den regierungsrätlichen Antworten ausgeräumt werden konnte. Ich frage mich und ich frage auch Sie, Adrian Bergmann, ob Sie als nächstes ähnlich besorgte Fragen zu den geplanten Massnahmen der hohen Regierung stellen werden, damit endlich auch auf dem Gebiet der Stadt Zürich gesetzliche Zustände hergestellt werden in Bezug auf Schadstoffe und Lärmbelastung eines erheblichen Teils der Stadt- und Kantonsbevölkerung. Ich meine, dass ein bisschen Grosszügigkeit und Engagement erwartet werden kann, wenn man an einem privilegierten Ort an der goldigen Seite des Zürichsees lebt, zu Gunsten von solchen, denen es weniger gut geht. Sie könnten ja beispielsweise Vorschläge machen, wie sich die Lärm- und Schadstoffbelastung in der Stadt absolut und definitiv reduzieren liesse. Absolut und definitiv und nicht einfach irgendwie umgelagert auf eine Umfahrungsstrasse oder gedrängt in eine Tunnelröhre, von wo die Misere sowieso dann doch irgendwo wieder herauskommt. Oder glaubt irgendjemand, dass es einfach eine Manipu-

lation des rot-grünen Stadtrates ist, dass die Stadtbevölkerung meint, sie hätte zu viele Belastungen durch den motorisierten Individualverkehr zu ertragen? Und dass die Stadtbevölkerung, wenn sie nur frei entscheiden dürfte, noch mehr NO_x, CO₂, PM10 und Lärm erwartet und hofft, dass endlich eine SVP-Mehrheit in der Stadtregierung für diese sehnlichst erwartete Mehrbelastung sorgt? Wenn es wirklich um die Formulierung im Titel der Interpellation und um seriöse Verkehrspolitik ginge, dann müsste definiert werden, dass die Kapazität der Verkehrsachsen gemeint ist. Es geht um Achsen, auf denen nämlich ganz viele Trams, Busse, Fussgängerinnen und Fussgänger, Velofahrerinnen und Velofahrer und auch Autos unterwegs sind. Und es geht um einen Verteilungskampf um die knappe, zur Verfügung stehende Fläche. Wer diesen Verteilungskampf mit vernünftigen Argumenten austrägt, der kommt darauf, dass es eine Rolle spielt, wie viel Platz, wie viel Energie, wie viel Luft und wie viel Ruhe ein bestimmtes Transportmittel in Anspruch nimmt, wenn es darum geht, die Verkehrsflächen und die Zeitfenster bei der Benützung des öffentlichen Raums zu verteilen. Und bei dieser Bewertung zeigte sich eben, dass der motorisierte Individualverkehr ausgesprochen schlecht abschneidet und trotzdem immer noch ein Übermass an Platz und finanziellen Ressourcen zugeteilt bekommt; Ihrer Meinung nach ja eben zu wenig und darum brauchen Sie von Bern noch mehr Geld. Von mir aus gesehen muss es nicht noch mehr sein, im Gegenteil.

Jürg Stünzi (Grüne, Küssnacht): Ich möchte mich ganz kurz fassen. Wir haben ja ein klein bisschen Verständnis für den Frust der Automobilisten im Stau am 6./7. September 2003, um so mehr, als der Stein des Anstosses hier ja nicht der werktägliche Morgen- oder Abendstau war, sondern ein Wochenendstau, der also primär den geplagten Freizeitverkehr getroffen hat. Ja, es war nicht einmal einer der üblichen Spiel-, Sport-, Kultur- oder Entertainment-Events in Zürich, sondern es war ein Fest eines Zürcher Stadtquartiers, ja sogar ein Fest mit verkehrspolitischem Hintergrund. Wir haben aber genug Staus auch auf der Geschäftsliste, so dass wir hier beliebt machen möchten, dass hier der Vergangenheitsbewältigung Genüge getan ist. Wir danken für eine rasche Erledigung.

Peter Reinhard (EVP, Kloten): Wir sind froh, dass Adrian Bergmann aus Meilen den Berg herabsteigt und versucht, in der Stadt Zürich Verkehrsberuhigungsmassnahmen durchzusetzen oder sich damit zumindest zu profilieren. In seinem Vorstoss weist er darauf hin, dass er im Zusammenhang mit dem Postulat 352/2000 nicht zufrieden ist, wie die Regierung handelt. Wir sind der Meinung, dass die Sperrung der Westtangente, Hardbrücke und Rosengartenstrasse anfangs September 2003 tatsächlich Staub aufgewirbelt hat, dass man aber auch seriös abgeklärt hat, welches die Rahmenbedingungen sind. Wir sind froh, dass die Regierung die kommunale Autonomie grundsätzlich akzeptiert und den kommunalen Behörden zubilligt, dass sie selber auch tatsächlich verantwortungsvoll handeln und für ihr Tun auch hinstehen. In diesem Sinne sehen wir eigentlich keinen Handlungsbedarf seitens der Regierung. Diese Interpellation wurde wohl eingereicht und hat Kosten verursacht, aber ob sie wirklich notwendig gewesen wäre, ist eine andere Frage. Auf jeden Fall ist es so, dass die Sperrung der Westtangente nicht aufgebauscht werden muss. Sie ist tatsächlich erträglich. Und wir alle haben einen Verkehrsfluss, der ebenfalls erträglich ist.

Das Geschäft ist erledigt.

12. Verkehrsplafonierung bei Nichteinhaltung der Immissionsgrenzwerte

Postulat Monika Spring (SP, Zürich) und Sabine Ziegler (SP, Zürich)
vom 27. Oktober 2003

KR-Nr. 328/2003, RRB-Nr. 164/4. Februar 2004 (Stellungnahme)

Das Postulat hat folgenden Wortlaut:

Der Regierungsrat wird beauftragt, mit geeigneten Massnahmen sicherzustellen, dass das Umweltschutzrecht, insbesondere die Luftreinhalteverordnung und die Lärmschutzverordnung, entlang der viel befahrenen Verkehrsachsen im Stadt- und Agglomerationsraum eingehalten wird. Bei Überschreitung der Immissionsgrenzwerte soll das Mittel der Verkehrsplafonierung eingesetzt werden.

Begründung:

Das Umweltschutzgesetz (USG), insbesondere die Luftreinhalteverordnung (LRV, SR 814.318.142.1) und die Lärmschutzverordnung (LSV, SR 814.41), verpflichtet die Kantone, übermässige Immissionen durch geeignete Massnahmen zu verhindern. Die bisherigen Massnahmen bestehen weitgehend darin, dass Beiträge an den Einbau von Schallschutzfenstern geleistet werden. Dies widerspricht dem heutigen Erkenntnisstand, nach welchem Immissionen in erster Linie an der Quelle beziehungsweise beim Verursacher zu bekämpfen sind. Mit geeigneten Anlagen und/oder Spur- oder Geschwindigkeitsreduktionen kann die Verkehrsmenge pro Zeiteinheit gesteuert werden. Genügen diese Massnahmen nicht, sind die Fahrzeugbewegungen durch Nachtsperrzeiten oder Wochenendfahrverbote so zu plafonieren, dass die Immissionsgrenzwerte eingehalten werden.

Der *Regierungsrat* nimmt auf Antrag der Baudirektion wie folgt Stellung:

Bei hoch belasteten Strassen, die im Umfeld zu Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte führen, handelt es sich um Hauptachsen. Die Plafonierung des Verkehrs auf solchen Achsen hätte eine Verkehrsmengenbeschränkung zur Folge.

Die Auswirkungen derartiger Massnahmen bestünden zu einem erheblichen Teil darin, dass auf andere Achsen ausgewichen würde. Die Anzahl der innerhalb kritischer Gebiete gefahrenen Fahrzeugkilometer würde sich damit eher erhöhen. Der Einfluss der Massnahmen auf die gebietsbezogenen Luftimmissionswerte wäre damit gering. Dagegen wäre der Aufwand an Mitteln zur Steuerung und Regelung des Verkehrs immens und äusserst komplex zu handhaben. Die Wirksamkeit, die Machbarkeit und auch die Finanzierbarkeit solcher Massnahmen sind aus heutiger Sicht nicht gewährleistet. Mit einem hohen Mittelaufwand könnte daher nur wenig erreicht werden (vgl. dazu bereits die einlässlichen Stellungnahmen zur Motion KR-Nr. 226/2003 betreffend Massnahmenplan Klimaschutz und zum Postulat KR-Nr. 227/2003 betreffend Sofortmassnahmen bei Überschreiten der Ozongrenzwerte).

Im Bereich der Lärmemissionen wäre als Folge solcher Massnahmen mit negativen Auswirkungen zu rechnen. Solange der Verkehr auf Hauptachsen kanalisiert ist, können geeignete Lärmschutzmassnahmen wie z.B. Lärmschutzdämme und -wände entlang der Autobahnen angeordnet werden. Jede Beschränkung des Verkehrs auf Hauptachsen führt

dazu, dass andere Strassen im Vergleich zu ihrer an sich tiefen Verkehrsbelastung erheblich stärker belastet würden und damit zusätzlicher Verkehrslärm in bisher eher ruhige Gebiete verlagert würde.

Der Regierungsrat nimmt die Umweltschutzziele ernst. Die Forderungen des Postulats sind aber in der vorliegenden Form als unverhältnismässig und unzweckmässig abzulehnen. Bei der Verfolgung der Umweltschutzziele ist immer auch der Grundsatz der Verhältnismässigkeit zu beachten. Es ist möglichst ganzheitlich zu handeln. Der Regierungsrat beantragt deshalb dem Kantonsrat, das Postulat KR-Nr. 328/2003 nicht zu überweisen.

Monika Spring (SP, Zürich): Ich bin schon etwas erstaunt über die Dürftigkeit der Antwort, nicht nur in der Länge, sondern auch im Inhalt. Immerhin handelt es sich um eine Frage, die für die Betroffenen an diesen Hauptachsen von eminenter Bedeutung ist. Soeben ist der vierte Umweltbericht für den Kanton Zürich erschienen. Die darin gemachten Aussagen sind eindeutig und ich hätte mir vorgestellt, dass hier eine präzisere Antwort, die auf die einzelnen Aspekte eingeht, zu erwarten wäre.

Ich zitiere aus der Medienmitteilung des Regierungsrates von letzter Woche: «Mengenwachstum kompensiert erreichte Fortschritte. Bei der Luftqualität verschärft die starke Zunahme von Dieselfahrzeugen die Situation, so lange keine Pflicht für Partikelfilter besteht. Gleichzeitig nehmen die Gefahren und Distanzen zu und der Anteil des öffentlichen Verkehrs am Gesamtverkehrsvolumen nimmt trotz hohem Standard ab, was sich sowohl auf die Schadstoffemissionen als auch auf den Energieverbrauch negativ auswirkt. Nachteilig wirkt sich der zunehmende Verkehr auf die Lärmsituation aus, wo im Siedlungsbereich noch zu wenige Fortschritte erzielt wurden.»

Wenn Sie sich nun in der Antwort auf die Aussage beschränken, dass eine Verkehrsmengenbeschränkung auf Hauptachsen nur zu mehr Verkehr, zu mehr Ausweichverkehr auf den Nebenstrassen führe, dann machen Sie es sich ziemlich einfach. Sie schreiben, der Aufwand an Mitteln zur Steuerung und Regelung des Verkehrs sei immens, um eine Reduktion der Schadstoffemissionen zu erreichen. Ich denke, es wäre an der Zeit, eine gesamtheitliche Sichtweise der Problematik anzunehmen. Ich erwähne in diesem Zusammenhang nur die enormen gesundheitlichen Auswirkungen zum Beispiel des Feinstaubes mit geschätzten

3000 Todesfällen pro Jahr. Auch das sind Kosten, die vielleicht in die Waagschale geworfen werden müssten. Ich denke, es besteht eindeutig Handlungsbedarf. Der Umweltbericht gibt dazu auch gute Hinweise, ich zitiere nochmals aus der Medienmitteilung: «Auch bei der Klimathematik, CO₂-Ausstoss sowie bei der Lärm- und Luftbelastung sind weiter gehende Anstrengungen notwendig sowohl auf der Politik- wie auch auf der Vollzugsebene. Angezeigt sind dabei vor allem Fortschritte im Verkehrsbereich, da dieser gerade in verschiedenen Umweltbereichen massgeblich zur Belastung beiträgt.»

Um diese Massnahmen umzusetzen, das ist ganz klar, muss der motorisierte Individualverkehr eingeschränkt werden. Er wird auch bereits auf verschiedenen Gebieten geregelt, es gibt bereits Steuerungen. Ich denke, dass dieser Bereich noch weiter ausgebaut werden könnte, es sind dazu auch verschiedene Postulate in der Pipeline. Ausserdem stehen wir kurz vor der Eröffnung der Westumfahrung.

Ich beziehe mich jetzt noch auf die besondere Problematik in der Stadt Zürich, die ja heute auch Thema ist bei verschiedenen Vorstössen. Diese Situation verlangt eigentlich klar, dass die mögliche Entlastung bei Eröffnung der Westumfahrung auch erreicht wird, indem flankierende Massnahmen eingeführt werden – und das wären vor allem Verkehrsplafonierungen durch Verkehrssteuerungen, denn wenn Sie dies nicht tun, dann wird der ganze Umlagerungseffekt auf die Südumfahrung nicht erfolgen. Und damit könnten wirklich die bekannten problematischen Strassen wie die Rosengartenstrasse und die Westtangente entlastet werden. Die Bevölkerung dort, die seit über 30 Jahren unter dem Verkehr leidet, könnte entlastet werden. Ich bitte Sie, Regierungspräsidentin Dorothee Fierz, diejenigen Massnahmen, die möglich sind, doch wirklich auch umzusetzen. Dazu gehört zum Beispiel auch die Umsetzung des von diesem Rat überwiesenen Lastwagentransitverbotes.

Luzius Rüegg (SVP, Zürich): Gerade, weil ich mich mit der Materie Umwelt befasse, kann ich Horrorszenarien aus Ihren Reihen von der Realität unterscheiden. Und bereits seit mehr als 14 Jahren bringe ich meinen Schülern ökonomisches Fahren bei. Ein Alleingang der Schweiz in Sachen Umweltschutz mit strengeren Vorschriften, als die EU sie vorlebt, bringt unserem schönen Land überhaupt nichts ausser einer zu starken Belastung unserer Volkswirtschaft. Wie Sie alle wissen, bietet uns die Stadt Zürich die höchste Lebensqualität der Welt.

Was wollen Sie denn mit all Ihren Vorstössen? Im VCS-Magazin habe ich gelesen, dass es dank natürlicher Treibhausgase, CO₂ und anderer, auf unsere Erde nicht bitter kalt ist. Im Tages-Anzeiger vom 6. Mai 2005 heisst es dann, dass die Luft über Europa sauberer geworden ist. Es trifft mehr Sonnenlicht auf die Erde als früher. Weiter liest man auch, dass Feinstaub und Abgase zu einer sinkenden Lebenserwartung führen. Wir alle wissen aber, dass die Menschen heute viel älter werden als früher, als es noch keine Autos gab. (*Heiterkeit.*) Als nächstes müsste wohl auch dem Blütenstaub, unter dem immer mehr Personen leiden, der Kampf angesagt werden. Zuvor sieht sich aber wohl jeder besser einmal im eigenen Umfeld um, wer welches Fahrzeug fährt, oder auch, wer raucht. Laut einem Bericht in «20 Minuten» ist jeder dritte Raucher ernsthaft krank. Der Raucherhusten ist die vierthäufigste Todesursache. Und Susanne Rihs hat vor einer Woche geäussert, dass jährlich 10'000 Menschen wegen dem Rauchen sterben. Wie wäre es, wenn auch die Postulantinnen mit dem Rauchen aufhören könnten und somit einen Beitrag zur besseren Luft leisten würden? (*Unmutsäusserungen auf der linken Ratseite; beide Postulantinnen sind Nichtraucherinnen.*) In der Debatte über den Feinstaub wird leider oft übersehen, dass nach einer Studie des Mailänder Forschungsinstitutes eine Zigarette so viel Feinstaub an die Umwelt abgibt wie ein Dieselfahrzeug ohne Filter in durchschnittlich rund eineinhalb Stunden. Im Bericht des Migros-Genossenschaftsbundes über lufthygienische Überlegungen ist Folgendes zu lesen: «Es ist offenkundig, dass schweizerische Anstrengungen zur Verbesserung der Lufthygiene an Ort die globale Situation nicht zu beeinflussen vermögen.» Publikumsintensive Einrichtungen, die ohnehin nur einen kleinen Teil des schweizerischen Verkehrsaufkommens verursachen, sind in diesem Zusammenhang erst recht nicht relevant. Die Emissionen aus publikumsintensiven Einrichtungen spielen sowohl bei Stickoxiden wie bei Feinstaubpartikeln PM10 praktisch keine Rolle. Es trifft daher auch die Aussage zu, dass sich die Luftschadstoffemissionen nicht mehr messbar verändern würden, wenn die Motorfahrzeugverkehrsleistungen sämtlicher publikumsintensiver Einrichtungen ersatzlos verschwänden. Der Partikelfilter für Dieselfahrzeuge setzt sich dank dem Druck der Konsumentenschaft ohne gesetzlichen Zwang durch. Auch ich unterrichte auf einem Fahrzeug mit Partikelfilter. Erfreulicherweise ist die Industrie der Politik immer eine Nasenlänge voraus. Obschon es noch ein paar Jahre dauert, bis Euro 5 im Oktober 2009 bei Neuzulassungen gesetzlich vorge-

geschrieben ist, rollt der Actros-LKW für den Fernverkehr bereits ab Frühjahr 2005 mit Euro 5-Motoren zu den Kunden.

Liebe Monika Spring, Raucherin, liebe Sabine Ziegler, Nichtraucherin, (*Protestrufe von der linken Ratseite*) wie Sie sehen, wird alles Erdenkliche für den Schutz der Umwelt getan, doch all diese Massnahmen lösen das Transitverkehrsproblem auf der Westtangente nicht. Wir müssen gemeinsam dafür kämpfen, dass der Transitverkehr um die Stadt Zürich herum geleitet wird. Mit anderen Worten: Die Oberlandautobahn A53 muss so schnell wie möglich fertig gestellt werden. Wir müssen dafür sorgen, dass der Verkehr fliessen kann, und nicht in unnötigem Stau durch die Stadt geführt wird.

Unsere Fraktion lehnt das unverhältnis- und unzweckmässige Postulat ab.

Jürg Stünzi (Grüne, Küssnacht): Die Verkehrs- und die Klimapolitik haben viel gemeinsam. Das ist schon sichtbar an den Wendungen in den jeweiligen Antworten. Denn wenn hier ein grundsätzlicher Lösungsvorschlag kommt, heisst es, man könne sowieso nur lokal etwas tun. Wenn aber eine pragmatisch kleinräumig wirksame Lösung vorgeschlagen wird, heisst es, das bringe nichts, man müsse ganzheitlich vorgehen oder eben kurzfristig oder langfristig oder nicht heute oder nicht hier oder nicht jetzt. Und sowieso sei es unverhältnismässig. Womit wir wieder bei der bewährten Formel der Verkehrspolitik sind: Was nützt, geht nicht, was geht, nützt nichts.

Glücklicherweise gibt es aber Institutionen, die die internationalen Erfahrungen zusammentragen und auswerten, zum Beispiel das Wuppertaler Institut für Klima, Umwelt und Energie. Das Einsparpotenzial an Energie und Emission ist mit Abstand am grössten, wenn zum Beispiel zweitägliche Fahrverbote alternierend für gerade und ungerade Nummernschilder erlassen werden. Damit kann etwas erreicht werden. Aber es gibt noch andere Massnahmen. Geben Sie der Regierung die Chance, auch solche Massnahmen zu evaluieren, die nützen und gehen. Unterstützen Sie dieses Postulat! Wir danken Ihnen.

Carmen Walker Späh (FDP, Zürich): Mit der Forderung nach einer Plafonierung von hoch belasteten Strassen in der Stadt und in der Agglomeration verlangen die Postulantinnen letztlich die Beschränkung der Verkehrsmenge für den motorisierten Individualverkehr, nur für

diesen. Ich habe schon mehrfach hier im Rat dargelegt, dass das Problem im Agglomerationsraum auch in der fehlenden Infrastruktur liegt. Zum Beispiel ergiessen sich heute zwei Autobahn-Enden in die Stadt Zürich hinein, ohne dass sie miteinander verbunden werden. Der Verkehr quält sich durch die Wohnquartiere hindurch. Hier könnte der Stadttunnel Abhilfe schaffen. Weiter muss zum Beispiel die Rosengartenstrasse den Verkehr zwischen den Stadtentwicklungsgebieten Zürich Nord und Zürich West – so gross wie Bern und Aarau – aufnehmen. Hier könnte der Waidhaldetunnel die lang erhoffte Lösung bringen. Im Gegenzug wäre es möglich, die betroffenen Stadtquartiere endlich wieder aufzuwerten, das heisst, Stadtreparatur zu betreiben.

Die Postulantinnen verlangen letztlich mit ihrer Plafonierung eine Beschränkung der Verkehrsmenge, ohne dass die Probleme gelöst werden. Die Fahrzeugführerinnen und -führer werden nämlich auf die Ausweichrouten geführt. Oder glauben Sie ernsthaft, dass Sie die heutige Verkehrsmenge mit einseitiger Plafonierung einschränken können, ohne die Quartiere zusätzlich zu belasten? Und es sind dann übrigens genau die Quartiere, die zusätzlich belastet werden, die früher mit Tempo 30 und Blauen Zonen aufgewertet worden sind.

Wir möchten auf Lösungen hin arbeiten. Wir möchten nicht Individualverkehr und öffentlichen Verkehr gegeneinander ausspielen. Es braucht Infrastrukturen in beiden Bereichen und es braucht flankierende Massnahmen in beiden Bereichen. Das Postulat ist unrealistisch, deshalb lehnen wir es ab.

Willy Germann (CVP, Winterthur): Jetzt hatten wir eben einen zweitägigen Fraktionsausflug und ich habe mir ausnahmsweise erlaubt, eine kleine Zigarre zu rauchen. Jetzt haben Sie (*Luzius Rüegg*) mir ein schlechtes ökologisches Gewissen eingepflichtet und mir den ganzen Genuss genommen.

Monika Spring hat ja von Handlungsbedarf gesprochen. Tatsächlich besteht Handlungsbedarf, die Luftschadstoffe zu reduzieren. Fragt sich allerdings, ob der Vorstoss dazu geeignet ist, ob er überhaupt umsetzbar ist. Und da muss ich schon sagen, jetzt wird da etwas Interessantes konstruiert: Die Luft sei sauberer, es gelange mehr Sonnenlicht auf die Erde. Das ist ja genau das Problem. Wir haben heute ein globales Problem mit der Erderwärmung und die Wetterprobleme sind ja ein Indikator dafür. Nun zum Vorstoss.

Dieser Vorstoss ist Teil eines ganzen Bündels von Massnahmen bei Überschreiten der Grenzwerte. Die CVP hat alle diese Vorstösse, dieses Bündel, das zum Teil schon früher behandelt wurde, differenziert beurteilt. Einige der Massnahmen haben wir bereits unterstützt, andere haben wir als unrealistisch abgelehnt. Auch diese Massnahmen mit einer Verkehrsplafonierung lehnen wir als unrealistisch ab. Das Postulat verlangt eine doppelte Insellösung: eine räumliche Insellösung innerhalb der Schweiz, aber auch eine zeitliche Insel im Jahr; im Jahr, wo jeden Tag Verkehr entsteht, der nicht mehr geschluckt werden kann. Eine befristete Plafonierung wäre nur mit Pforten möglich, mit weiträumiger Verkehrssteuerung weit über die Kantons Grenzen hinaus, weit in den Aargau, ins Schaffhausische, in den Thurgau hinaus, aber auch mit einer befristeten, sehr restriktiven Parkraumbewirtschaftung. Kurz, es wäre nur möglich mit mehr Elektronik, mehr Elektronik statt Beton, Hanspeter Haug! Ich staune, dass man diese doppelte Chance überhaupt nicht sieht, eine Chance, das Gewerbe zu privilegieren; das nur in Klammern.

Die CVP hat sich, wie gesagt, für Massnahmen ausgesprochen, die ihre Wirkung über das ganze Jahr entfalten und nicht bloss im Kanton Zürich. Wir müssen daran denken, dass die Pendlerdistanzen immer grösser werden. Wir haben uns zum Beispiel auch in diesem Zusammenhang für Road-Pricing mit differenzierten Gefühlen ausgesprochen, zum Beispiel dass man bei einer hohen Ozonlage die Gebühren höher ansetzt. Oder – da sind wir beim nächsten Traktandum – wir setzten uns dauernd für eine Siedlungspolitik ein, für Massnahmen, die Verkehr vermindern, indem die Zersiedlung gebremst wird. Dort müssen wir auch den Hebel ansetzen und ich sage es nochmals: Insellösungen taugen in der Regel nicht.

Gerhard Fischer (EVP, Bäretswil): Die Grenzwertüberschreitungen sind unbestritten ein Problem. Mit diesem Postulat wird eine Plafonierung verlangt. Der Weg dazu wird aber nicht vorgeschrieben und das macht für uns das Postulat sympathisch. Die Regierung wird einen Weg finden, hier einmal mehr einen Weg vorzuzeigen und Möglichkeiten aufzuzeigen, was man wirklich tun kann. Da stehen wir dahinter, mindestens eine Mehrheit.

Natürlich finden wir immer tausend Argumente, warum man das nicht tun muss, weil ja auf der andern Seite auch irgendwo etwas noch nicht

gut ist. Das erinnert mich natürlich sehr stark an die Kinder, die ja immer gute Ausreden haben, wenn man von ihnen etwas verlangt, wenn dies andere in diesem Bereich nicht machen. Immerhin darf ich sagen, lieber Luzius Rüegg, ist die EVP Leader in Bezug auf die Fragen des Rauchens. Und da haben wir viel getan, damit der Feinstaub beim Rauchen vermindert wird.

Die Mehrheit der EVP wird also das Postulat überweisen.

Susanne Rihs-Lanz (Grüne, Glattfelden): Lieber Luzius Rüegg, ich fühle mich von Ihrem Votum angesprochen, und ich möchte Ihnen sagen, dass es Ihr gutes Recht ist, sich über unsere Vorstösse zu enervieren, obschon das auch nicht gesund ist für Sie, und ich möchte Ihnen auch sagen, dass es Ihr Recht ist, gegen jegliche Massnahmen zu Gunsten der Umwelt zu wettern. Aber es ist nicht Ihr Recht, Leute als Raucherinnen und Raucher darzustellen, bevor Sie dies genau überprüft haben. Ich möchte einfach richtig stellen, dass ich Nichtraucherin bin und noch nie geraucht habe. Ich habe in meinem Leben vielleicht ein paar Joints geraucht (*Heiterkeit*), aber sonst habe ich noch nie eine Zigarette angerührt.

Sabine Ziegler (SP, Zürich): Wir sind nicht hier, um das Coming-out in irgendwelchen rauchigen Formen zu geben. Aber auch für mich – dies als Nebenbemerkung – sind die einzigen Ort, aus denen ich rauche, die Nase, die Ohren et cetera, wenn ich eine derart seichte Antwort oder Stellungnahme von Luzius Rüegg hören muss. Das lässt aus meinen Ohren wirklich Dampf entweichen, denn es ist anscheinend so, dass man sich heute nicht darum kümmert, dass wir lufthygienisches Sanierungsgebiet sind, dass es die Leute nicht kümmert, dass sehr viele Leute in unserem Kanton über den Lärmgrenzwerten leben müssen oder – besser gesagt – dürfen. Es ist anscheinend so, dass man das eigentlich gerne hat. Und es ist so, dass andere Leute mit irgendwelchen Attributen, ob sie jetzt Raucherinnen sind, sozusagen einfach wegschickt und sagt, sie hätten sowieso keinen politischen Inhalt. Es ist interessant und damit möchte ich kurz ein Lob an Luzius Rüegg geben, es ist interessant, dass er auch das ökologische Fahren unterrichtet, das so genante Eco-Drive; alle Fahrlehrer kennen das und setzen das hoffentlich auch um; und Sie, Luzius Rüegg, denke ich, setzen das sehr gut um. Sie müssen aber wissen, dass dieses Thema, das Eco-Drive, ein Produkt

aus Energie 2000 ist, und Energie 2000 war ein Produkt aus dem politischen Prozess; nicht ein Produkt, wie Sie das sagen, aus einer Industrie, die der Politik voraus springt. Es ist so, dass die Gesellschaft, die Ökonomie, aber auch das Soziale und überhaupt die Politik immer wieder Marken setzen und unbequeme Entscheide fällen muss, aber vor allem im langfristigen Rahmen etwas Gescheites macht. Dass man hier mit der Idee der Plafonierung bezüglich der Emissionen, des Lärms, des Feinstaubs, NO_x oder CO₂ oder was auch immer es ist, eine Marke setzen muss, ist integral richtig und zukunftsweisend, auch für Ihre Kinder und für unsere Umwelt. Und wenn man hier nicht einen Pflock einsetzt, wenn man nicht auch kreative Lösungen anschaut – wir schreiben nicht vor, wie die Plafonierung aussehen soll, und ich finde es wirklich eine Tragik, wie die Antwort ausgefallen ist –, dann ist es eine ganz billige Lösung einfach zu sagen, wenn man eine Ader etwas reduziere, gehe der Verkehrsfluss einfach sonst weiter. Das ist eine billige Art, un kreativ, un innovativ! Und wenn wir schon die kreative und innovative Industrie loben wollen, dann dürfen wir diese Innovation in der Autoplafonierung auch von der Politik und der Verwaltung verlangen. Dieses Postulat setzt wichtige Marken und dazu sollten wir Ja sagen.

Lorenz Habicher (SVP, Zürich): Zum einen verstehe ich natürlich, dass die Postulantinnen Monika Spring und Sabine Ziegler mit der Antwort des Regierungsrates nicht ganz zufrieden sind, denn sie haben die Frage nach einer Verkehrsplafonierung entlang der befahrenen Verkehrsachsen im Stadt- und Agglomerationsraum verlangt. Natürlich sind befahrene Verkehrsachsen auch Schienenwege. Die Antwort würde also auch einen Teil öffentlichen Verkehrs betreffen, wissen wir doch, dass die SBB bei den Emissionen der Feinstaubpartikel PM10 nicht unbedingt gut abschneiden. Und wenn Ueli Keller vorher die Lärmsanierungen entlang stark befahrener Strassen angesprochen hat, dann müsste man, um das Gesamtbild zu sehen, auch die Lärmschutzverordnung oder die Überschreitungen der Lärmgrenzwerte durch die Eisenbahn zu Rate ziehen. Denn auch die SBB sind da sehr in Verzug und halten sich nicht an die eigenen eidgenössischen Vorgaben.

Zudem bin ich mit Willy Germann einig, dass eine Insellösung bei Immissionen keine Lösung ist. Denn wir müssen unterscheiden zwischen Emissionen und Immissionen, eine Insellösung kann dort nichts bringen. Wenn Monika Spring aus dem Umweltbericht des Kantons Zürich

zitiert, dann sollte sie die gleiche Fachstelle der Stadt Zürich konsultieren, den Umweltbericht der Stadt Zürich; die hat auch jedes Jahr ein kleines Büchlein herausgegeben. Dort steht, dass sich das Problem des Feinstaubes nur auf eidgenössischer Ebene lösen lässt und dass der Bundesrat sich mit Rücksicht auf die EU bei einer Filterpflicht für Dieselfahrzeuge sehr zurückhaltend gibt. Sie sehen also, dieses Postulat kann die gestellte Frage nicht beantworten. Dieses Postulat wird uns nur einen Bericht bringen, den wir zur Kenntnis nehmen, also ist es nicht nötig, es zu überweisen. Ich bitte Sie, lehnen Sie diesen Vorstoss ab. Ein Bericht löst die Situation nicht.

Regierungspräsidentin Dorothee Fierz: Es ist ja wunderbar, dass es noch so gesunde, vitale Kinder gibt, wie unseren kleinen Gast auf der Tribüne (*Auf der Zuschauertribüne beteiligt sich ein Kleinkind mit Lautäusserungen am Ratsbetrieb.*), ein Kind, das eben nicht unter der Umweltsituation leidet sondern in sauberen Verhältnissen heranwachsen kann. (*Protestäusserungen auf der linken Ratsseite.*) Nun zum Vorstoss.

Die Diskussion hat für mich einen sehr erfreulichen Aspekt: Offensichtlich haben Sie alle unseren neusten Umweltbericht gelesen. Sie haben ihn studiert und ich hoffe, dass Sie auch die richtigen Schlüsse daraus gezogen haben. Denn Monika Spring, Sabine Ziegler und alle anderen Rednerinnen und Redner, der Regierungsrat nimmt die Umweltsituation im Kanton Zürich sehr ernst. Er bemüht sich um kreative Lösungen. Der Regierungsrat bemüht sich auch gegenüber den Bürgerinnen und Bürgern ehrlich zu bleiben und nicht jene Massnahmen zu propagieren, die sich vielleicht im Moment als populär erweisen, aber ausser einem grossen Aufwand kaum eine Wirkung zeigen. Eine nachhaltige Umweltpolitik ist eben eine Politik, die wirklich Spuren hinterlässt, und alle Mitglieder der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt wissen ganz genau, wie engagiert und offen wir uns der Klimaproblematik stellen. Wir haben in dieser Antwort aufgezeigt, dass wir mit einer Reduktion der Verkehrsmenge, wie sie hier angeregt wird, eigentlich nur neue Probleme generieren. Das umfassende, wirklich gravierende Umweltproblem, das wir haben, nicht nur in Zürich – wir haben ein Klimaproblem, das ist unbestritten – müssen wir mit Massnahmen angehen, die wirklich zu einer Verbesserung führen. Ich denke, es ist gut ge-

meint, aber der Ansatz ist schlicht der falsche. Wir lösen eine Umlagerung, einer Verlagerung des Verkehrs aus. Wir reduzieren ihn nicht.

Ich bitte Sie dringend, der Regierung zu folgen, das Postulat nicht zu überweisen und uns in all jenen Massnahmen zu unterstützen, mit denen wir wirklich eine Verbesserung erzielen können.

Abstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 95 : 71 Stimmen, das Postulat nicht zu überweisen.

Das Geschäft ist erledigt.

Erklärung der Grünen Fraktion zur Flutwasserkatastrophe

Esther Guyer (Grüne, Zürich): Die Unwetterkatastrophe der letzten Woche hat Menschenleben zerstört. Viele haben ihr Hab und Gut verloren. Wir bedauern das sehr und sprechen den Betroffenen unsere Anteilnahme aus.

Die Ursache dieser Katastrophe ist zum allergrössten Teil bei uns selber zu suchen. Die Natur hat sich einen Teil des Raumes zurückgeholt, den wir ihr genommen haben. Obwohl zumeist die Gefahrenkarten vor Erdbeben und Überschwemmungen warnen, bauen wir an Orten, wo nie gebaut werden dürfte. Die Zersiedlung der Landschaft wird von den zuständigen Behörden nicht gestoppt. Wir besiedeln die Böden, ohne an die Konsequenzen zu denken, also sucht sich das Wasser bei extremen Regenfällen seinen Weg durch unsere Siedlungen und Lebensräume. Der Klimawandel, verursacht durch die Erderwärmung, wird zu mehr und mehr immer stärkeren Schadenereignissen durch extreme Wetterlagen führen. Die Boten sind da, lesen Sie heute die Zeitung: New Orleans wurde heute geräumt, man stelle sich so etwas vor! Die Forscher warnen zwar schon lange, aber die Politik reagiert nicht.

Den Gipfel der Ignoranz liefert der Bund gleich selber. Als Konsequenz der Ereignisse der letzten Woche will er das Warnsystem für Unwetter verbessern; das ist alles. Und das ist zynisch, das reicht nie! Bund und Kantone kürzen bei der Umweltvorsorge. Diese kurzsichtige Sparpolitik muss ein Ende haben. Die Forderungen der Grünen stehen im Raum, zum Beispiel in der Raumordnung: Erstellung und Durchsetzen

der Baubeschränkungen in gefährdeten Gebieten. Oder im Gewässerschutz: Eine natur- und landschaftsverträgliche Ausweitung von Flussbetten und die Schaffung von Wasserrückhalteräumen sind Aufgaben der Abteilung Wasser des AWEL der kantonalen Baudirektion; und genau hier hat das Sparprogramm 04 einen Kahlschlag durchgeführt. Sparübungen auch beim Wald und im Naturschutz – damit schwächen wir uns ganz empfindlich.

Aufgefordert sind jetzt auch endlich die Bürgerlichen. Anstelle ihrer kurzfristigen Fixierung auf einen tiefen Steuerfuss, muss jetzt ein Umdenken auf nachhaltige Strategien stattfinden auf Ökologie und Ökonomie. Jeder Franken, den wir der Vorsorge vorenthalten, zahlt unsere Volkswirtschaft dann mehrfach für die Aufräumarbeiten und die Wiedergutmachung der Schäden. Ich danke Ihnen für die Aufmerksamkeit.

13. Massnahmenpaket für den dezentralen, ursachenorientierten Hochwasserschutz

Postulat Matthias Gfeller (Grüne, Winterthur), Willy Germann (CVP, Winterthur) und Lisette Müller-Jaag (EVP, Knonau) vom 27. Oktober 2003

KR-Nr. 329/2003, RRB-Nr. 163/4. Februar 2004 (Stellungnahme)

Das Postulat hat folgenden Wortlaut:

Der Regierungsrat wird eingeladen, ein Massnahmenpaket für den ursachenorientierten Hochwasserschutz zu entwickeln und in Zusammenarbeit mit Gemeinden und Zweckverbänden umzusetzen. Dieses soll dezentral an den Quellen, das heisst bei Regenwasserabfluss und Regenwasserverdunstung und bei der Entsiegelung von Flächen, ansetzen. Für die kantonale und lokale Ebene sind insbesondere folgende Massnahmen in Betracht zu ziehen:

- Schaffen von kleinräumigen, dezentralen Überschwemmungsflächen, welche gleichzeitig ökologische Ausgleichsfunktionen übernehmen können.
- Einbezug des Kriteriums Hochwasserabfluss bei der Beurteilung künftiger Ortsplanungsrevisionen.
- Anreize zum Bau von Regenwasserversickerungsanlagen und Flachdachbegrünungen bei grösseren Neu- und Umbauten.

- Möglichst weitgehender Verzicht auf Versiegelungen bei Parkplatz- und Manövriertflächen und Prüfung der Entsiegelung bei entsprechenden Sanierungsarbeiten.
- Überprüfung der Entwässerung bei Strassen ausserhalb des Siedlungsgebietes; Überprüfung von Regenwasserüberlaufbecken bei den Kanalisationsanlagen; Entsiegelung von flachen, asphaltierten Flurwegen – sofern sie nicht zu einem übergeordneten Radwegnetz gehören – im Rahmen umfassender Unterhaltsmassnahmen.
- Renaturieren eingedolter oder kanalisierter Gewässer.
- Rückführung von drainiertem Landwirtschaftsland zu Riedwiesen oder natürlich bestockten Flächen, dort wo die Hochwassersituation kritisch und die Bodenqualität für Intensivlandwirtschaft ungeeignet ist.

Begründung:

Während präventive Massnahmen gegen die Klimaerwärmung und damit gegen erhöhte Hochwasserrisiken nur grossräumig (international) wirksam sein können, muss auf der kantonalen und kommunalen Ebene alles unternommen werden, um die Hochwasserrisiken möglichst kleinräumig zu begrenzen. Wichtig ist, dass das Verhältnis zwischen oberflächlichem Regenwasserabfluss und der Wasserversickerung (sowie in beschränkterem Umfang der Wasserverdunstung) wieder zu Gunsten Letzterer korrigiert wird. Nach jahrzehntelanger Zunahme der Oberflächenabflussmengen tut eine Trendwende Not.

Mit planerischen oder baulichen Massnahmen zum Hochwasserschutz sollte deshalb möglichst nahe am Entstehungsort von Spitzenabflüssen angesetzt werden. Da der Regen dezentral anfällt, heisst

Ursachenbekämpfung, möglichst dezentrale Massnahmen in einem kleinmaschigen, dichten Netz zu ergreifen. Dazu sind die im Postulatsantrag aufgeführten Massnahmen besonders geeignet, weitere dezentrale Massnahmen sollten keinesfalls zum Vornherein ausgeschlossen werden. Zudem dürften solche Massnahmen meist auch in ihrer Summe kostengünstiger sein als vereinzelte Grossprojekte.

Der *Regierungsrat* nimmt auf Antrag der Baudirektion wie folgt Stellung:

Der Auftrag und die Grundsätze zur Versickerung und Retention von nicht verschmutztem Regenwasser nach Art. 7 des Gewässerschutzgesetzes vom 24. Januar 1991 (GSchG; SR 814.20) sind in den Weglei-

tungen und Richtlinien des BUWAL (Gewässerschutz bei der Entwässerung von Verkehrswegen, 2002) und des Verbandes Schweizer Abwasser- und Gewässerschutzfachleute (Regenwasserentsorgung, Richtlinien zur Versickerung, Retention und Ableitung von Niederschlagswasser in Siedlungsgebieten, November 2002) enthalten. Diese Publikationen ersetzen die im Kanton Zürich 1991 ausgearbeitete und 1996 revidierte Richtlinie zur Versickerung von Regenwasser. Im Kanton Zürich wird die Einleitung von unverschmutztem Abwasser in ein Gewässer seit 1991 nur dann bewilligt, wenn die örtlichen Verhältnisse (Geologie, Grundwasser) eine Versickerung nicht erlauben. Selbst in diesem Fall sind nach Möglichkeit Rückhaltmassnahmen zu treffen, damit das Wasser bei grossem Anfall gleichmässig abfliessen kann. Es sind wasserbauliche, gewässerökologische, abwassertechnische und quantitative Gesichtspunkte, die für eine möglichst umfassende Versickerung und für eine Retention des Regenwassers sprechen:

- Verringerung von Menge und Geschwindigkeit des Oberflächenabflusses,
- Entschärfung von Hochwasserspitzen in Kanalisationssystemen, Abwasserreinigungsanlagen und in untergeordnetem Masse in Oberflächengewässern,
- Verbesserung der Reinigungsleistung von Abwasserreinigungsanlagen,
- teilweiser Verzicht auf aufwendige Regenrückhaltebecken, Kanal- und Kläranlagebauten,
- Erhaltung der Grundwasserneubildung in Anbetracht der zunehmenden Versiegelung der Bodenflächen,
- Erhaltung des naturnahen Zustands des Wasserkreislaufs; nachhaltiger Umgang mit der lebensnotwendigen Ressource Wasser.

Die geforderten Massnahmen von Versickerungen und kleinen Retentionen im Siedlungsgebiet haben eine gute Wirkung in kleinen Einzugsgebieten, d. h. insbesondere auf Kanalisationssysteme. Für diese kleinen Einzugsgebiete sind kurze intensive Regenereignisse, für grössere Einzugsgebiete sind längere Regenereignisse mit entsprechend kleinerer Regenintensität massgebend. Die Wirkung der Massnahmen nimmt für seltene Hochwasser, solche, die im Mittel nur alle 50 bis 100 Jahre einmal vorkommen, aber stark ab. Je grösser das Einzugsgebiet und je seltener das Regenereignis, desto kleiner wird die Wirkung aus den Versickerungsmassnahmen in den Siedlungsgebieten. Der Hoch-

wasserschutz an den Bächen und Flüssen im Kanton Zürich kann daher nicht mit kleinen dezentralen Versickerungs- und Retentionsmassnahmen gelöst werden. Die Versickerungsflächen und die möglichen Retentionsvolumen sind im Verhältnis zur gesamten Einzugsfläche viel zu gering.

Mit den Richtlinien für Versickerung und Retention verfügt der Kanton Zürich über ein gutes Instrument für den kostengünstigen und hochwassersicheren Bau von Entwässerungsanlagen im Siedlungsgebiet. Unabhängig davon müssen die Hochwasserschutzmassnahmen an den Fliessgewässern, besonders auch im Hinblick auf die durch die Klimaerwärmung tendenziell grösser werdenden Hochwasserabflüsse, getroffen werden.

Zu den einzelnen Vorschlägen ist Folgendes festzuhalten:

Kleine Überschwemmungsflächen haben einen geringen und damit keinen entscheidenden Einfluss auf die Dämpfung des Hochwasserabflusses an den Fliessgewässern. Die Flächen und die möglichen Rückhaltevolumen sind im Verhältnis zu den Gewässereinzugsgebieten zu klein. Trotzdem werden bestehende Überflutungsflächen im Landwirtschaftsgebiet oder im Wald wenn immer möglich gezielt erhalten. Kleinere neue Überflutungsflächen werden gefördert mit dem Ziel, die Längs- und Quervernetzung am Gewässer zu verbessern. Im Siedlungsgebiet haben kleine Rückhaltevolumen auch eine spürbare Wirkung auf die unmittelbar anschliessenden Entwässerungsanlagen, wie z.B. die Dimensionen der Kanalisation.

Bei Ortsplanungsrevisionen wird der Hochwasserabfluss im jeweiligen Vernehmlassungsverfahren geprüft, und es werden nötigenfalls Anträge gestellt. Die Beurteilung bezieht sich sowohl auf die Siedlungsentwässerung als auch auf die Gewässer. Im Rahmen der generellen Entwässerungsplanung (GEP) der Gemeinden werden die von den Postulanten genannten Massnahmen somit bereits berücksichtigt.

Die Massnahmen zum Verzicht auf Versiegelungen haben eine spürbare Wirkung im Siedlungsgebiet. Sie sind aber für Gewässer mit grösseren Einzugsgebieten, für die längere Regenereignisse ausschlaggebend sind, nicht von Bedeutung. Es ist im Sinne von § 7 des Einführungs-gesetzes zum Gewässerschutzgesetz (LS 711.1) Sache der Gemeinden, im Rahmen der kommunalen Abwassergebührenverordnungen allenfalls Anreize zur Regenwasserversickerung vorzusehen. Das Musterreglement des Amtes für Abfall, Wasser, Energie und Luft (AWEL)

sieht diese Möglichkeit vor. Ebenfalls liegt es in der Zuständigkeit der Gemeinden im Rahmen von Quartierplanverfahren (vgl. z.B. «Werkbuch für den Quartierplaner» des Vereins Zürcher Gemeindeschreiber und Verwaltungsfachleute) und von Baubewilligungsverfahren, dafür zu sorgen, dass möglichst wenige Flächen versiegelt werden. Eine Entsiegelung, z.B. von Platz- und Verkehrsflächen, ist zu begrüßen, dürfte jedoch nur im Rahmen von Umbauvorhaben durchzusetzen sein.

Eine Überprüfung der Entwässerungsverhältnisse bei Strassen inner- und ausserhalb des Siedlungsgebiets findet bei Bauvorhaben des kantonalen Tiefbauamts regelmässig statt. Die Überprüfung von Regenwasserüberlaufbecken bei den Kanalisationsanlagen findet im Rahmen der GEP ebenfalls regelmässig statt. Die Entsiegelung von flachen und daher nicht von Auswaschungen gefährdeten asphaltierten Flurwegen wird begrüsst, ist jedoch in der Regel Sache der Flurgenossenschaften oder der Gemeinden.

Die Renaturierung eingedolter oder kanalisierter Gewässer wird im Rahmen des zur Verfügung stehenden Budgets seit Jahren vorangetrieben. Ein grosser Gewässerraum mit starker Bepflanzung kann Wasser zurückhalten. Diese dynamische Retention ist aber bezüglich Hochwasserdämpfung eher bescheiden und wirkt vor allem bei kleinen Einzugsgebieten; dies im Gegensatz zur statischen Retention, wie z.B. bei grossflächiger Überflutung von Kulturland oder Auen.

Die Rückführung von drainiertem Landwirtschaftsland in natürlich bestockte Flächen wird seit längerer Zeit wo immer möglich durchgeführt. Allerdings ist es oft fragwürdig, Kulturland der landwirtschaftlichen Produktion zu entziehen. Zudem sind die finanziellen Mittel der öffentlichen Hand begrenzt. Ein günstiger Einfluss auf den zu erwartenden Hochwasserabfluss ist nur dann zu erwarten, wenn die neuen Riedflächen einen beträchtlichen Anteil des Gesamteinzugsgebiets umfassen.

Zusammenfassend kann festgehalten werden, dass die mit dem Postulat vorgeschlagenen Massnahmen im Kanton Zürich grösstenteils seit längerem umgesetzt werden. Die Wirkungen in der Siedlungsentwässerung mit den sehr kleinen Einzugsgebieten sind gut. Die Hochwasserspitzen und die Hochwasserfrachten an den Fliessgewässern mit grösseren Einzugsgebieten können mit kleinräumigen Massnahmen nur in geringem Ausmass beeinflusst werden.

Der Regierungsrat beantragt deshalb dem Kantonsrat, das Postulat KR-Nr. 329/2003 nicht zu überweisen.

Matthias Gfeller (Grüne, Winterthur): Ich denke, Sie können sich vorstellen, dass ich am letzten Wochenende mein Manuskript noch etwas umgeschrieben habe. Ich bin persönlich bestürzt über das Ausmass der Hochwasserkatastrophe, die vorletztes Wochenende grosse Teile unseres Landes betroffen hat. Ich bin eigentlich über das Ausmass erstaunt, wie gross die Teile sind, die grossflächig die ganze Schweiz betreffen. Denken wir, vom westlichen Berner Oberland bis ins Unterengadin sind Schäden zu verzeichnen. Das ist ein sehr seltenes, sehr tragisches Ereignis. Ich bin sprachlos, ich möchte auch kurz der Opfer gedenken. *(Pause)* Ich möchte auch ganz kurz daran erinnern, dass wir uns alle daran erinnern sollten, wie ohnmächtig letztlich der Mensch auf diesem Planeten ist.

Wir sind tatsächlich ohnmächtig, aber wir müssen trotzdem überlegen, welche Massnahmen wir ergreifen können und müssen. Denken Sie daran, dass Hochwasserschutz schon zu Zeiten, als der Staat Schweiz eigentlich noch gar nicht so organisiert war, wie wir ihn heute kennen, eine staatliche Aufgabe war. Denken Sie zum Beispiel an die Linth-Werke, die noch als Tagsatzungsbeschluss, das heisst auf gemeinsame Aktion der damals unabhängigen Teilstaaten des Bundes der Eidgenossen durchgeführt wurden. Das zeigt schon, welche Bedeutung der Hochwasserschutz in einem Staatswesen immer haben muss und in Zukunft wahrscheinlich noch mehr haben sollte. Um so mehr erstaunt es eigentlich, dass wenn Sie die Pendenzenliste des Kantonsrates anschauen, Sie wahrscheinlich eine Handvoll verschiedenster Vorstösse zum Thema Verbandsbeschwerderecht finden. Sie finden zu Verkehrskapazitäten – das Beispiel der heutigen Sitzung hat es gezeigt – finden Sie x Vorstösse. Aber – ich habe nachgeschaut – zum Thema Hochwasserschutz ist es in den paar Jahren praktisch der einzige Vorstoss, der überhaupt eingereicht wurde. Und allein die Tatsache, dass auch die Bevölkerung via Kantonsrat von Zeit zu Zeit orientiert werden will über die aktuellen Massnahmen, die die Regierung und die Verwaltung zum Schutze der Bevölkerung ergreifen, allein die Tatsache dieser aktuellen Information gebietet es schon fast, dass wir dieses Postulat jetzt an die Regierung überweisen. Es ist klar, das Postulat ist im Jahr 2003 eingereicht worden, eigentlich wäre es mir lieber gewesen, ich hätte das alte Manuskript vorlesen können und es hätte nicht die Aktualität, die es jetzt erhalten hat. Wie gesagt, seien wir uns der Verletzlichkeit unserer Infrastrukturen bewusst! Seien wir uns bewusst, dass wir zwar

schon streiten können über Verkehrskapazitäten, darüber, ob es wegen eines Festes etwas mehr oder weniger Kapazität braucht, aber seien wir uns auch der letztlich ganz grundsätzlichen Machtlosigkeit gegenüber den Mächten der Natur bewusst! Da müssen wir unser Augenmerk doch zuerst einmal hinrichten.

Ich kann zum Beispiel Thomas Bucheli noch zitieren, was die Situation im Kanton Zürich angeht; ich fokussiere jetzt ein wenig auf die Situation im Kanton Zürich. Die war glücklicherweise nicht so ganz dramatisch, aber auch hier haben wir längst nicht alle Probleme gelöst. Thomas Bucheli hat gesagt, dass dank Zürichsee und Sihlsee die Situation trotz hoher Wassermengen im Kanton nicht ganz so drastisch war. Aber was ist zum Beispiel mit Bülach, Rüti oder Winterthur, die nicht unterhalb eines solchen Sees liegen, der gewisse Regulationsmöglichkeiten hat? Beispielsweise ist bekannt, dass die Winterthurer Altstadt ziemlich hochwassergefährdet ist. Projekte sind nach wie vor pendent. Es ist auch eine Motion von mir, die ich vor etwa zehn Jahren im Gemeinderat eingereicht habe, die dieses Thema bearbeitet. Diese Motion ist immer noch pendent, weil die Stadt Winterthur zum Teil da auf den Kanton warten muss.

Nun aber zur Antwort der Regierung, die natürlich auch schon einige Zeit alt ist; das möchte ich hier explizit betonen. Die Antwort ist in vielen Punkten sehr aufschlussreich, es hat aber Punkte darin, wo ganz klar Widerspruch angemeldet werden muss. Das hat auch ein Gespräch ergeben, das ich am AWEL führen durfte. Dass alle Vorschläge, die wir im Postulat machen, nicht der Weisheit letzter Schluss sind, ist selbstverständlich. Auch das ist nur ein kleiner Baustein, um ein Ganzes, den Hochwasserschutz nämlich als Ganzes, zu verbessern. Aber die Differenzierung, die die Regierung zwischen zentralen und eher dezentralen Massnahmen macht, scheint mir nicht gerechtfertigt zu sein. Es braucht beides. Wenn wir die Hochwassersituation vom letzten Wochenende anschauen, dann sind zwar Bern, Weesen oder Interlaken ganz klar betroffen, weil es dort ganz andere zentrale Massnahmen gebraucht hätte, die der Kanton auch ohnehin macht, aber zum Beispiel in Susch im Unterengadin oder in Brienz oder Reichenbach im Kandertal mit den verschiedenen Ortsteilen sind Ereignisse gewesen, die ganz klar weiträumig, dezentral zu diesen grossen Schäden geführt haben. Auch diese Massnahmen müssen vom Kanton koordiniert werden. In der Antwort geht mir die Regierung zu stark nur darauf ein, dass diese Aufgaben der Gemeinden wären. Es ist auch eine kantonale Aufgabe,

zwischen den Gemeinden zu koordinieren, weil die Gemeinde letztlich nicht die Macht hat, andere Gemeinden am Oberlauf ihrer Werke zu zwingen, Massnahmen zu ergreifen. Also da braucht es ein Mehreres an Koordination. Wenn ich ganz aktuell auch den Umweltbericht des Kantons Zürich zitieren darf, auf Seite 3 schreibt die Regierung ja selber: «Die Handlungsschwerpunkte für einen integrierten Gewässer- und Hochwasserschutz sind zu definieren und mit der Nutzungsplanung der Gewässer zu koordinieren. Damit können die durch das Gesetz vorgesehenen planerischen Instrumente, regionale Entwässerungspläne et cetera, regional differenziert eingesetzt werden.» Also wenn ich das lese, verstehe ich aus heutiger Sicht an sich nicht, weshalb die Regierung das Postulat nicht entgegen nehmen will. Eben, unterscheiden wir nicht zu stark zwischen dezentralen und zentralen Massnahmen. Ich bin überzeugt, es braucht wirklich beides. Und täuschen wir uns nicht, es braucht auch Geld. Und es braucht verursacherorientierte Massnahmen. Ich zitiere ganz kurz eine mustergültige Abwassergebührenverordnung der Gemeinde Waltalingen. Diese mustergültige Verordnung könnte über die kantonalen Behörden auch anderen Gemeinden publik gemacht werden. Das ist eine kantonale Aufgabe, eben auch dort kreative Gemeinden zu unterstützen. Oder, nur ein Beispiel noch: Wir haben in der letzten Budgetdebatte beispielsweise bei den Hangbeiträgen an Landwirte gespart. Was bedeutet das konkret? In Hanglagen, die den Ursprung von Hochwasserwellen darstellen können, wird dann das Gras weniger gemäht, es wird mehr beweidet mit dem höheren Risiko von Erosionen. Da sehen wir eben, wie sich – salopp gesagt – die Katze in den Schwanz zu beißen beginnt. Es braucht also eine bessere Übersicht über dezentrale Hochwasserschutzmassnahmen und vor allem über verursachergerechte Hochwasserschutzmassnahmen im Kanton Zürich.

Ich bin Ihnen sehr dankbar, wenn Sie heute dieses Postulat an die Regierung überweisen.

Ruedi Hatt (FDP, Richterswil): Natürlich ist es in der heutigen Situation nicht ganz einfach und nicht ganz logisch, sich gegen die Überweisung eines solchen Postulates auszusprechen. Ich möchte das auch nicht zum zentralen Problem machen, ob wir jetzt heute dieses Postulates überweisen oder nicht. Ich möchte aber Folgendes erklären: Die Grundlagen im Bereich des Hochwasserschutzes kennen wir eigentlich

alle. Wenn ich das herunterbreche auf die Stufe einer Gemeinde, da kennen wir den generellen Entwässerungsplan. Wir haben diesen für mehrere 100'000 Franken entwickelt und wissen eigentlich über jedes Problem im Bereich des Hochwassers Bescheid. Das Problem ist aber nicht, dass wir hier die Erkenntnis nicht hätte, sondern das Problem liegt in der Umsetzung. Ich möchte Sie vielmehr motivieren, wenn Sie denn schon etwas im Bereich des Hochwasserschutzes tun wollen: bei Ihren Budgets in den Gemeinden und dann eben auch im Kanton diese Beträge einzusetzen, die wir brauchen, um diesen Hochwasserschutz zu betreiben. Wir brauchen nicht neue Grundlagen und neue Erkenntnisse, um dann wiederum, wie es hier steht, diese zu entwickeln und dann in Zusammenarbeit mit Gemeinden und Zweckverbänden umzusetzen. Wenn wir dann so weit sind und diese umsetzen wollen, dann werden wir wieder über das Geld sprechen, dann werden wir über das rechtliche Umsetzungsproblem sprechen und dann geschieht in den meisten Fällen eben trotzdem nicht das Wesentliche. Deshalb bin ich jetzt der Meinung, dass wir diese Grundlagen nicht wieder neu oder nochmals entwickeln oder überarbeiten müssen. Ich bin der Auffassung, dass wir die rechtlichen Grundlagen alle kennen. Wir kennen mit den geologischen Untersuchungen in den Gemeinden das Retentionsvermögen des Baugrundes, des Grundes. Wir haben Vorschriften, wo wir das Dachwasser versickern lassen müssen, wo das Dachwasser eben nicht versickert werden kann und wie wir es dann, wenn es nötig ist, einem Vorfluter zuführen. Diese Dinge sind alle bekannt, aber die konkrete Umsetzung gibt dann immer wieder Probleme. Wir stossen auf Unverständnis, dass in einer Grundwasserzone keine Sickerleitungen erstellt werden können. Da erlebe ich immer das gleiche Problem: Ja warum denn nicht? Das hat ja nicht einmal Sickerleitungen, darum ist jetzt alles überschwemmt. Was passiert dann? Bei dieser Umbettung werden immer wieder ein oder beide Augen zugeedrückt, denn das ist nicht so billig, wenn wir dann diese Bauteile im Grundwasser gegen dieses Grundwasser schützen müssen und dieses Grundwasser nicht ablenken oder nicht ableiten.

Aber noch einmal: Alle Vorschriften sind da, bin ich der Auffassung. Die Erkenntnisse sind da. Es liegt aber am Kapital, diese umzusetzen. Ich möchte jetzt appellieren, dass wir nicht das Gefühl haben, mit der Überweisung des Postulates hätten wir jetzt in dieser politisch brisanten Situation gehandelt. Mit dem ist es nicht getan. Sie können das Postulat überweisen oder nicht. Aber ich möchte Sie auffordern, bei den

nächsten Budgetbehandlungen irgendwann auch wieder einmal an das zu denken, was wir alles schon kennen, und dann diese Mittel zu sprechen, damit wir das auch umsetzen können. deshalb hoffe ich nicht auf die Überweisung dieses Postulates. Ich hoffe eigentlich eher, dass man die Erkenntnisse umsetzt, und dann sind wir ein grosses Stück weiter. Ich bin auch der Auffassung, dass der Kanton Zürich hier eigentlich recht vorbildlich ist, wenn man die Renaturierungen der Thur sieht, wenn man die Renaturierungen im Kanton Zürich beobachtet. Wir sind da nicht ganz tatenlos. Wir machen etwas. Dass es dann punktuell Probleme gibt, ist auch klar, aber ich muss jetzt sagen, dass wir jetzt die wesentlichen Probleme nicht im Kanton Zürich lösen müssen. Wir können aber unsere Situation selbstverständlich verbessern. Ich verzichte darauf, einen Appell an Sie zu richten, dieses Postulat nicht zu überweisen, vielleicht können Sie das mit Ihrem Gewissen nicht verantworten. Aber ... (*Die Redezeit ist abgelaufen.*)

Eva Torp (SP, Hedingen): Ungeachtet der Ursachen, besteht heute weitgehend Sicherheit darüber, dass die Erde in einer Phase der Klimaerwärmung steht und dass auch in Zukunft mit höheren Durchschnittstemperaturen und grösseren Niederschlagsmengen zu rechnen ist. Die zunehmend versiegelten Böden verhindern das Versickern der Wassermengen und führen zu erhöhtem Überschwemmungsrisiko. In den letzten 20 Jahren wurden im Kanton Zürich jede Minute viereinhalb Quadratmeter Boden überbaut. Das ergibt pro Stunde 260 Quadratmeter grösstenteils Landwirtschaftsland. Für das Problem der flutartig anfallenden Wassermengen besteht mancherorts dringend Handlungsbedarf. Warum aber ein dezentrale, ursachenorientierter Hochwasserschutz?

Der Vorteil des dezentralen Hochwasserschutzes ist, dass das Wasser dort eingefangen wird, wo es direkt anfällt, womit die Entstehung von Fluten verhindert wird. Das Retentionsvolumen lässt sich so verteilen, dass schon weit oben im Einzugsgebiet einer Hochwassergefahr vorgebeugt werden kann. Dieses Prinzip ist kostengünstig, ökologisch sinnvoll und befriedigt die Ansprüche an eine Landschaftsästhetik. Die bisherigen Massnahmen im Kanton Zürich reichen bei weitem nicht aus. Deshalb unterstützt die SP die Überweisung dieses Postulates.

Heinrich Frei (SVP, Kloten): Kompliment, meine Damen und Herren Postulanten, das Timing für die Behandlung dieses Postulates und die Antwort der Regierung ist Ihnen leider gelungen. Nun zum Postulat und zur Antwort der Regierung.

Wir sind hier im Kanton Zürich und nicht in den Berggebieten, in Indien oder sonst irgendwo auf der Welt, wo gerade Überschwemmungen stattfinden. Worum geht es in diesem Postulat? Erstens um Angstmacherei wie bei den meisten grünen Umweltvorstössen, zweitens um Missbrauch des Begriffs «Hochwasser» und drittens um Umsetzung von grünen Anliegen wie Verhindern, Beschränken und Besteuern, aber ganz sicher nicht um Hochwasserschutz. Gerade die jüngsten, sehr tragischen Ereignisse haben gezeigt, dass die Folgen von so heftigen Regenfällen und die daraus entstehenden Wassermassen in diesen Mengen kaum zu kontrollieren sind. Dennoch haben der Kanton Zürich und das AWEL ihre Aufgaben ernst genommen und gerade in diesen Bereichen grosse Arbeit geleistet. So sind wir vor den jüngsten Hochwassern verschont geblieben. Das Internet gibt über den Verlauf bestens, eindrücklich und aktuell Auskunft, wie dies abgelaufen ist.

Die Regierung hat in ihrem Bericht alle Fakten aufgezeigt. Dafür möchte ich mich bedanken. Wir sehen, es sind genügend Vorschriften und Gesetze vorhanden. Wir brauchen nicht noch mehr davon. Wenden wir die bestehenden Vorschriften behutsam an, und wir sind auf gutem Weg und auf trockenem Fuss. Wollen Sie auch zur Kenntnis nehmen, dass die Landschaftsinitiative am 5. Juni 2005 vom Volk abgelehnt wurde! Auch diese Initiative enthielt teilweise die gleichen Forderungen wie dieses Postulat, nämlich Renaturierungen von Kulturland und Freilegen von eingedolten Bächen et cetera. Aus meiner eigenen Erfahrung als Feuerwehrkommandant kann ich Ihnen sagen, dass in den wenigen Fällen von Wasserschäden und Hochwasser, die ich selbst gesehen habe, die Gründe dafür meistens in mangelndem Unterhalt der Gewässer bestanden sind. Geplant und gebaut wurde meistens sehr gut.

Folgen Sie dem Antrag der Regierung und der SVP und überweisen Sie dieses Postulat nicht!

Lisette Müller-Jaag (EVP, Knonau): Nach jahrzehntelanger Zunahme der Oberflächenabflussmengen tut eine Trendwende not. Das schrieben wir im Oktober 2003. Nach den Ereignissen von letzter Woche könnten wir das wieder schreiben. Ich habe selber vor einer Woche stundenlang

Wasser geschöpft, obwohl ich am Berg wohne, weil der eingedolte Bach direkt aus der Dole herauskam und Keller in der Umgebung überschwemmt hat. Wir wissen, wie wichtig Massnahmen zur Verhinderung von Hochwassern sind. Das Problem ist erkannt und auch der Regierungsrat bestätigt in seiner Antwort die Notwendigkeit von gewissen Massnahmen zur Prävention vor Überschwemmungen und zu nachhaltigem Hochwasserschutz; konkret heisst das: die Sickerfähigkeit der Böden zu erhalten. Das heisst, nahe am Entstehungsort von Spitzenabflüssen anzusetzen und die Ursache zu bekämpfen. Wie der Regierungsrat richtig schreibt, ist vieles in Verordnungen des Bundes und Richtlinien des Kantons geregelt. Viele dieser Massnahmen greifen aber erst bei Neubauvorhaben. Es gibt klar zu wenig Anreize für Bauherren, von sich aus beispielsweise Parkplätze mit Rasengittersteinen oder Kiesflächen zu gestalten statt zu asphaltieren. Es liegt in der Kompetenz der Gemeinden, Anreize zur Regenwasserversickerung vorzusehen und im Rahmen von Quartierplänen und Baubewilligungsverfahren dafür zu sorgen, dass möglichst wenig Flächen versiegelt werden. Das ist sicher richtig und das tönt auch plausibel. Dass die Gemeinden ihre Kompetenzen in diesem Sinne nutzen, setzt aber Bewusstsein für die Notwendigkeit voraus und auch, dass die Vorgaben verbindlich sind oder dass dafür konkrete Anreize vorhanden sind. Beim Hochwasserschutz besteht eine Abhängigkeit unter den Gemeinden und die Koordination zwischen kantonalen und kommunalen Aufgaben ist unabdingbar. Eine Gemeinde, welche unten am Fluss liegt, ist existenziell darauf angewiesen, dass auch Gemeinden weiter oben am Fluss ihre Aufgaben im Hochwasserschutz seriös wahrnehmen. Wenn diese weiter oben mit kleinräumigen Massnahmen die Versickerungsfähigkeit und damit das Rückhaltevolumen erhöhen, dann fliesst weniger Wasser oberflächlich weg und vermindert die Gefahr von Überschwemmungen weiter unten. Das ruft nach verstärkter Zusammenarbeit. Der Kanton muss hier eine Koordinationsaufgabe und auch Kontrolle wahrnehmen. In diesem Sinne gehen uns Postulantinnen und Postulanten eben die Formulierung der Regierung wie «eine Entsiegelung ist zu begrüssen» zu wenig weit. Diese Formulierung ist zu wenig konkret und schafft wohl kaum viel Motivation für die Gemeinden. Wir wünschen uns, dass der Kanton die Gemeinden auch im kantonalen Interesse bei der Ergreifung dezentraler Hochwasser- vermeidungsmassnahmen besser informiert, sie besser unterstützt und sie auch verpflichtet. Das Ziel ist eine grösstmögliche Verhinderung

von Hochwassern in ihren Ursprungsgebieten. Vorsorgen ist auch hier billiger als nachträglich die Schäden zu beheben. Kleinere Massnahmen können sehr viel beitragen und sind gegebenenfalls sogar reversibel. Auch die Landwirtschaft kann vom dezentralen Hochwasserschutz profitieren, denn gesunde Böden haben nicht nur eine bessere Hochwasserrückhaltung, sondern auch einen direkten Nutzen für den Anbau. Mit kleinräumigen Massnahmen lassen sich Hochwasser reduzieren. Sie kosten wenig Geld und sind durch Anreize, zum Beispiel durch die Gebührenordnung der Gemeinden, umsetzbar. Die Überweisung des Postulates macht Sinn und ermöglicht die Erstellung einer kantonalen Bilanz beziehungsweise eines Gesamtkonzeptes über sinnvolle kleinräumige Massnahmen.

Die EVP wird das Postulat überweisen und bittet Sie alle, das Gleiche zu tun. Danke.

Willy Germann (CVP, Winterthur): Ich bitte Sie ebenfalls, das Postulat zu überweisen. Vorerst erlaube ich mir eine Wertung des bisherigen Hochwasserschutzes im Kanton Zürich. Zweifellos wurden im Kanton Zürich wirksame, sehr gute Massnahmen ergriffen, vorbildliche Massnahmen im Vergleich zum Beispiel zu anderen Kantonen, zum Beispiel zum Kanton Bern. Ich erinnere an die Thur-Sanierung, ich erinnere an Massnahmen vorbildlicher Gemeinden – und dabei erwähne ich jetzt Fällanden, das ist gerade wichtig, dass ich das in diesem Zusammenhang erwähne. Dann gibt es aber auch Beispiele, die ich als luxuriös bezeichnet habe und die rein finanziell nicht als Benchmark für die anstehenden 50 Projekte taugen. Ich erinnere an Marthalen, ich erinnere an Affoltern, wo im Zusammenhang mit dem Hochwasserschutz gleich eine Strasse, statt aufgehoben, aufwändig umgelegt wurde. Schon bei der Behandlung jenes Geschäftes forderte ich vermehrte Ursachenbekämpfung. Jeden Tag wird in der Schweiz und ganz besonders in der Metropolitanregion Winterthur – äh Zürich (*Heiterkeit*), aber da gehört auch Winterthur dazu selbstverständlich – erschreckend viel Grünland versiegelt, versiegelt durch Hochbauten, dies nicht zuletzt als Folge des steigenden Wohnraumbedarfs pro Kopf. Und weil diese Hochbauten, diese Wohnungen immer weiter weg vom Arbeitsort, vom Freizeitort, vom Einkaufsort liegen, wird auch immer mehr Grünfläche durch neuen Verkehrsflächen versiegelt. Das wird weit gehend tabuisiert, weil diese Verkehrsflächen nicht unbedingt im gleichen Kanton liegen. Ich bin

sogar der Ansicht, dass neue Radwege nicht unbedingt asphaltiert werden müssen. Wir haben es gehört: Versiegelung heisst schneller Wasserabfluss, heisst mehr Hochwassergefahr. Die gleiche Wirkung hat eine Übernutzung des Waldes. Das war einmal, heute ist es das Gegenteil, ausser jetzt, wie erwähnt, in Indien. Der Schweizer Wald nimmt jedes Jahr an Fläche zu. Aber er wird zu wenig genutzt und verjüngt. Und er leidet mancherorts an einem zu tiefen Grundwasserspiegel, das hat mit trockenen Jahren zu tun, also müssen wir dieses Anliegen auch im Auge behalten. Er leidet mancherorts auch an Monokultur, und nicht bloss im Glatttal. Auch hier gäbe es ein zusätzliches Potenzial an ursachenorientiertem Hochwasserschutz – in Klammern – und auch ein Potenzial an Energiegewinn. Ursachenbekämpfung wäre auch dadurch möglich, dass in potenzielle Überflutungsgebiete nicht eingezont wird – und das war leider schon der Fall –, dass man also den Mut hat zu Korrekturen, Mut hat zu Umzonungen. Das gleiche Anliegen übrigens wie beim Paket der Traktanden 15 bis 17. Genau bei der Ursachenbekämpfung des Siedlungs- und Nutzungsplans besteht neben den bereits erwähnten Vorschlägen zusätzlicher Handlungsbedarf. Und da hat die Regierung gewisse Beisshemmungen, weil die Gemeinden Planungsängste haben – das ist nicht ganz unberechtigt, wenn man die Vergangenheit anschaut –, aber Korrekturen auch im Zusammenhang mit dem Richtplan werden ohnehin unumgänglich sein.

Und weil da eben noch gewisser Handlungsbedarf besteht im Bereich Hochwasserbekämpfung, bitte ich Sie, das Postulat zu überweisen.

Robert Brunner (Grüne, Steinmaur): Gewässer sind wichtige Bestandteile unseres Lebensraumes, an die vielfältige Ansprüche gestellt werden. Alle Interessen zu berücksichtigen, ist nur möglich, wenn die Betroffenen zu Beteiligten gemacht werden und gemeinsam nach Lösungen gesucht wird. «Gewässer machen nicht vor Grundstück- oder Gemeindegrenzen Halt» und so weiter und so fort. Das ist ein Zitat von Hans Peter Willi, Chef Sektion Wasserbau im Bundesamt für Wasser und Geologie in den «EAWAG-News». Hans Peter Willi hat sicher Recht und das AWEL ist bestimmt nicht untätig. Und es gibt viele gescheite Konzepte, Arbeitshilfen und Vorgaben. Das Problem liegt aber darin – und darum habe ich dieses Zitat verwendet –: Betroffene müssen zu Beteiligten gemacht werden. Und das ist ein unendlich mühsames Geschäft. Es ist noch das Geringste, wenn man dann in der Ge-

meinde angepöbelt wird, weil man die Bachabstandslinie um zwei Meter zurücksetzen will. Da fängt es an, aber es geht noch wesentlich weiter. Ich spreche da aus eigener Betroffenheit. Wir waren nicht von diesem Unwetter betroffen, aber vor einigen Jahren, als sich zwei Gewitterzonen stauten und innert zwei Stunden über 80 Millimeter Regen fielen. Als dann die Schäden weggeräumt waren, ging es dann um Sofortmassnahmen; da gab es noch keine Probleme. Die Bestockung der Bachsohle – man muss sich das einmal vorstellen, wir hatten also eine Bestockung der Bachsohle – wurde dann endlich einmal entfernt. Aber zwei, drei Jahre später, als es dann darum ging, die Stockausschläge zu entfernen, wurde das in unserer Gemeinde gemacht, aber in der Nachbargemeinde musste man sie zuerst anmahnen und zum Teil stehen sie heute noch. Als wir dann ein Projekt zur Revitalisierung dieses Baches starten wollten, machte die Nachbargemeinde eben nicht mit, weil sie andere Prioritäten hat. Und überhaupt: die Kosten, der Spardruck, das kurzfristige Denken während der Budgetfestsetzung! Muss das sofort sein? Kann man das nicht noch ein bisschen etappieren? Allein in unserer Gemeinde sind für die Umsetzung des GEP (*generelle Entwässerungsplanung*) siebenstellige Beträge nötig, das für eine Gemeinde mit weniger als 3000 Bewohnern. Sie können sich vorstellen, was wir uns anhören müssen, weil da ein schöner Teil natürlich in die Abwassergebühren läuft; wie da die Reaktionen und Anpöbelungen sind. Das ist alles sehr, sehr mühsam. Da über die eigene Nasenspitze zu schauen, fällt halt schwer. Und die Bereitschaft, beispielsweise für einen regionalen GEP nimmt dann rapide ab. Die Betroffenheit ist eben nicht gleichmässig und der Wille für eine Beteiligung sinkt natürlich mit abnehmender Betroffenheit. Also konkret: Wenn die Nachbargemeinde den Bachunterhalt nicht macht, dann wird auf unserem Gemeindeboden das Kulturland überschwemmt und unsere Gemüseproduzenten nehmen Schaden.

Ich stimme aber Ruedi Hatt zu in seiner Argumentation. Es geht primär um die Umsetzung. Aber das spricht ja nicht gegen die Umsetzung dieses Postulates, sondern es spricht für die Überweisung. Matthias Gfeller zweifelt ja nicht daran, dass der Kanton tätig ist. Er ist tätig. Aber all die schönen Papiere und Konzepte müssen umgesetzt werden. Ich danke.

Patrick Hächler (CVP, Gossau): Zunächst muss ich den Postulanten attestieren, dass sie durchaus hellseherische Fähigkeiten haben. Wir überlegen uns, wie wir die Fähigkeiten dieser Leute für die langfristige Wetterprognose einsetzen können. Nun, Sie erinnern sich, vor genau einer Woche sind Niederschläge in der Schweiz gefallen, wie das nur sehr selten der Fall ist, übrigens auch im Kanton Zürich. Wir haben auch in unserem Kanton Gebiete, wo in zwei Tagen so viel Regen gefallen ist wie üblicherweise in einem ganzen Monat. Schuld an dieser Katastrophe war angeblich das Klima, das scheinbar durchdreht, und die Frage ist nur, wie weit das wirklich korrekt ist. Schuld daran waren astronomisch grosse Niederschläge und dann die Tatsache, dass sich an vielen Orten Menschen, auch Behörden erwischen liessen, da sie die Massnahmen, die längst fällig gewesen wären, nicht ergriffen hatten. Hier ist aber nicht der Platz für eine Klimadebatte. Einerseits kann man sagen, dass schon in der Vergangenheit auch der Kanton Zürich von Hochwassern heimgesucht worden ist; da muss man nicht weit zurückschauen. Und dann ist weiter zu sagen: Wir sind vor einer Woche in unserem Kanton nur ganz knapp an einer Katastrophe vorbeigegangen. Wenn die Niederschläge nur weiter gefallen wären, dann wären bei uns auch nicht vorstellbare Ereignisse passiert. In diesem Licht befriedigt der Bericht schon nicht ganz. Man braucht nicht auf ein schlechteres Klima zu warten und dann kann man sagen, es ist tatsächlich noch schlimmer gekommen, sondern bereits mit den jetzigen Voraussetzungen, die wir haben, ist es so, dass wir nicht gegen die wahrscheinlichen Ereignisse gewappnet sind. Aus diesem Grund möchte ich schon gerne mehr wissen: Was könnten wir tun? Was sollten wir tun? Welche Massnahmen sind mit welchem finanziellen Aufwand realisierbar? Hochwasserschutz muss nicht teuer sein. Es ist durchaus möglich, Schutzmassnahmen zu treffen, die weniger kosten als die Schäden, die man sich nachher erspart.

In diesem Sinne werde ich dafür einstehen, dass dieses Postulat überwiesen wird.

Thomas Weibel (GLP, Horgen): Gerade die jüngsten Ereignisse haben gezeigt, dass naturnaher Wasserbau und Wasserrückhaltung taugliche Mittel für den erfolgreichen Hochwasserschutz sind. Als Paket wirken die verschiedenen Massnahmen gegenseitig verstärkend. Weder an der Thur, die seit Jahren kantonsübergreifend umgebaut wird, noch an der

Reuss im Urnerland sind grössere Schadensereignisse eingetreten. Die Reussebene – für diejenigen hier drin, die ihr Bild vor Augen haben – wurde nicht von der Reuss, sondern vom Schächenbach unter Wasser gesetzt. Es ist absolut richtig, dass der Kanton Zürich mit Renaturierungen seit Jahren Erfahrung hat. Stadt und Kanton Zürich waren einst Pioniere. Nicht zuletzt deshalb ist im Jahr 2003 der von Umweltorganisationen vergebene Gewässerpreis Schweiz an Zürich vergeben worden. Tatsache ist leider aber auch, dass im Rahmen des Budgets die zur Verfügung stehenden Gelder regelmässig gekürzt werden. Auch das Geld für den Gewässerunterhalt im AWEL ist massiv zusammengestrichen worden. Heinrich Frei hat auf die Folgen des mangelnden Gewässerunterhaltes, nämlich in Form von Überschwemmungen, hingewiesen. Es reicht also nicht, die Probleme zu kennen und beim Namen zu nennen. Lösungen sind notwendig und die kosten Geld, da stimme ich Ruedi Hatt absolut zu. Gespannt bin ich aber bezüglich der Haltung der FDP während der Budgetdiskussion. Die Forderung nach einem Massnahmenpaket für den dezentralen und ursachengerechten Hochwasserschutz ist aktuell und ist notwendig, denn sie führt zu Lösungen für die konkrete Umsetzung. Nur so können differenzierte, massgeschneiderte und finanziell tragbare Massnahmen erarbeitet werden.

Überweisen Sie also bitte dieses Postulat.

Richard Hirt (CVP, Fällanden): Mein Kollege Willy Germann hat Fällanden als Mustergemeinde dargestellt und ich kann das nur bestätigen. (*Heiterkeit.*) Für uns ist das tägliche Brot. Deshalb bin ich eigentlich von diesem Postulat sehr, sehr erstaunt, dass es überhaupt notwendig ist. Ich meine, dieses Wissen wird zusammen mit der Baudirektion – und da möchte ich auch den Dank an die Baudirektion, an die zuständigen Stellen zurückgeben – dieses Wissen und diese Erkenntnisse werden auch in die Gemeinden in Fortbildungskursen und in Broschüren und so weiter verwendet. Es ist nicht so, dass die Gemeinden einfach betonieren und asphaltieren. Das stimmt doch überhaupt nicht. Es hat in jeder Gemeinde sehr verantwortungsbewusste Gemeinderätinnen und Gemeinderäte und auch vernünftige Bürger, die solchen Krediten zustimmen. Vielleicht gibt es hie und da eine Gemeinde, wo es, wie andere Kollegen vorhin gesagt haben, etwas schwieriger ist. Dann muss man halt vielleicht den Stimmbürger auswechseln oder den Gemeinderat. (*Heiterkeit.*) Einen von beiden muss man in Übereinstimmung brin-

gen. Das Postulat ist mir an sich sympathisch. Ich möchte einfach hier den Eindruck, der jetzt etwas aufgekommen ist, man tue ja überhaupt nichts, man mache zu wenig, etwas korrigieren. Ich meine, Flachdachbegrünungen und all die Renaturierungen – wir haben etwa vier Bäche schon ausgedolt – sind doch tägliches Brot in den Gemeinden, zumindest in den Gemeinden, die ich kenne. In diesem Sinne möchte ich schon etwas schauen, dass man angesichts dieser Hochwasser jetzt nicht anfängt zu überschüssen. Wir sind auf einem guten Weg und ich glaube, mit Überzeugung kann man auch die entsprechenden Gelder bereitmachen.

Ernst Meyer (SVP, Andelfingen): Ich kann meinem Vorredner nur beipflichten. Sie wissen, ich wohne in der Thur-Ebene und habe das eins zu eins erlebt. Die Thur-Sanierung ist nach einem ebenfalls sehr grossen Hochwasser gemacht worden. Sie war bereits früher vorgesehen, wurde aber dann aufs Eis gelegt, weil zu viel Opposition von naturnaher Seite gekommen ist. Aber ich möchte Sie daran erinnern: Am vorletzten Wochenende fielen bei uns etwa 60 Millimeter Wasser. Im Berner Oberland, im Entlebuch, in der Innerschweiz fielen 245 Millimeter in derselben Zeit. Auch in unserer Gegend wäre mit 245 Millimetern ein Hochwasserschutz nicht möglich gewesen, der die Katastrophe hätte verhindern können. Ich glaube, man muss die Realitäten sehen. Man stellt sich auch die Frage, ob die Waldpflege in den höheren Gebieten die richtige, die naturnahe ist. Müssten hier nicht grössere Erträge erzielt werden, um die Rentabilität zu erhöhen, um bessere Rentabilitäten zu haben, um den Wald besser aufgeräumt zu halten – weniger naturnah, wie Sie auf der Gegenseite sagen –, so käme auch weniger Schwemmholtz zum Zuge. Und wenn Sie gesehen haben, wie viel Probleme Schwemmholtz verursacht hat mit Aufstauen und so weiter, wäre das letztlich auch ein Weg, der aber auch über das Finanzielle geregelt werden muss. Hochwasserpläne sind seitens des Kantons vorhanden.

Ich möchte hier Baudirektorin Dorothee Fierz mit ihrem AWEL ein Kränzchen winden. Ich bin nicht immer auf ihrer Seite, aber bei diesem Problem hat sie eine Abteilung, die auf Vordermann ist und die auf Katastrophen vorbereitet ist. Ob allerdings immer die Kulturingenieure ihr persönliches Tummelfeld haben müssten, um ihre eigenen Fantasien in naturnahen Verbauungen auszuleben, stelle ich hier auch in Frage. Ich denke wie mein Vorredner auch, es wäre falsch, das AWEL hier zu

verurteilen. Die machen ihren Job und sie machen ihn für den Kanton Zürich verhältnismässig. Darum bitte auch ich Sie, das Postulat nicht zu überweisen.

Esther Guyer (Grüne, Zürich): Ich muss jetzt wirklich meinem Ärger Luft verschaffen. Es ist doch unglaublich, was die bürgerliche Seite hier wieder macht. Jetzt haben wir Anschauungsunterricht gehabt bis zum Geht-nicht-mehr letzte Woche und Sie sitzen hier und sagen, «ja, wir wissen eigentlich alles, aber wir können nichts machen, weil wir einerseits keine neuen Gesetze wollen und wir andererseits kein Geld haben». Ruedi Hatt hat noch den Mut zu sagen, wir sollen beim nächsten Budget dann um Himmels Willen Geld sprechen. Das sind doch nicht wir, die die ganze Zeit kürzen! Das sind Sie doch! Sie müssen mit Ihnen selber sprechen und nicht mit uns. Wir sind ja einverstanden, dass es Geld braucht und dass investiert werden muss. Aber dann müssen nicht Sie uns ins «Poschettli» jammern, sondern Sie müssen etwas tun. Hier geht es um ein Massnahmenpaket, es geht um Feinarbeit, nicht zuletzt, damit die Gemeindepräsidenten, von denen es in Ihren Reihen ja Dutzende hat, damit die Bürger erkennen, was getan werden müsste und was verschlampt oder allenfalls falsch gemacht wird. Ich glaube, es ist dringend nötig, dass hier weiter gearbeitet wird, weil wir nicht in dieselbe Situation kommen möchten und weil wir das Allermöglichste tun müssen. Wir dürfen das Problem jetzt nicht verniedlichen, wie das Richard Hirt macht oder der andere Herr aus der SVP. Wir müssen das Allermöglichste tun, was möglich ist.

Ich danke Ihnen, überweisen Sie das Postulat.

Willy Haderer (SVP, Unterengstringen): Liebe Esther Guyer, Sie werden einen weiteren Gemeindepräsidenten, der betroffen war, hören. Als wir 1999 vom Pfingst-Hochwasser überrascht wurden, sind weite Teile des Limmattals unter Wasser gesetzt worden. Wir hatten allein in unserer Gemeinde Hunderte von Kleintieren zu beklagen, die zu Tode kamen. Wir hatten im Gebiet unterhalb des Klosters Fahr eine grossflächige Überflutung des ganzen Gebietes neben der Limmat. Wir hatten in einigen Gemeinden für einige Tage kein sauberes Trinkwasser mehr, weil die Grundwasserfassung überlaufen war und verschmutzt wurde. In der Zwischenzeit ist einiges gegangen. An der Stelle wurde ein Golfplatz gebaut. Die Renaturierung der Limmat, die wir im regionalen

Richtplan von der ZPL (*Planungsgruppe Limmattal*) vorgesehen hatten und mit dem LEK (*Landschaftsentwicklungskonzept*), das ebenfalls die ZPL aufgebaut hat, hat man dort in Zusammenarbeit mit dem Kanton eine vernünftige Lösung gefunden. Diese Lösung hat bis jetzt «verhebet». Wir hatten kein Hochwasser. Die Limmat war über Tage hinweg platschvoll und am Überlaufen.

Ich möchte hier vor allem eines noch betonen: Wir hatten 1999 mit vielen organisatorischen und kommunikativen Schwierigkeiten zu tun, weil kein vernünftiges Alarmsystem existierte. Ich wurde diesmal Sonntagnacht vom Verantwortlichen des AWEL persönlich telefonisch informiert, dass etwas bevorstehe. Das gab mir Zeit, meinen Feuerwehrkommandanten, meinen Werkchef auf Position zu schicken, unser Alarmsystem aufzubauen, und wir konnten während der ganzen Zeit mit wenig Einsatz der Feuerwehr die Situation im Griff behalten. Und insbesondere während der ganzen Hochüberflutung konnten wir im Kontakt mit dem AWEL dafür sorgen, dass nicht gleichzeitig mit der Sihl-Entlastung auch der See entlastet wurde, was 1999 passiert war. Auch der Kanton hat richtig reagiert, weil der See nicht zurückgehalten werden kann, ohne dass der Bund das Einverständnis gibt. Wir konnten erreichen, dass das hier wirklich gemanagt wurde und dass es heute nicht zu gravierenden Überschwemmungen kam; ich spreche jetzt nicht von den paar Kellern, wo wir Pumpen einsetzen mussten, das werden wir nie in den Griff bekommen. Aber ich möchte Sie mit diesem Beispiel aus dem Limmattal daran erinnern, dass im Kanton und in den Gemeinden nicht nichts geht, sondern dass gearbeitet wird und die Erkenntnisse umgesetzt werden.

Es ist absolut unnötig, hier noch mit Postulaten Massnahmen zu erreichen, die sowieso im Vollzug sind auf beiden Stufen. Ich bitte Sie, das Postulat nicht zu überweisen.

Stefan Dollenmeier (EDU, Rüti): Ich möchte Ihnen gerne noch einen andern Aspekt der Problematik aufzeigen. Esther Guyer und andere Referenten haben heute darauf hingewiesen, dass hauptsächlich der Mensch für die jüngsten Überschwemmungen verantwortlich ist. Das stimmt meiner Meinung nach absolut. Nur suche ich die Ursache tiefer, als dies die Grünen tun. Die Bibel gibt einen guten Hinweis in dieser Frage. Dort schreibt ein Prophet: Gibt es irgendein Unglück, das nicht Gott wirkt? Katastrophen sind ein Reden Gottes. Er will uns auf unser

Fehlverhalten aufmerksam machen und uns zur Umkehr zu ihm aufrufen. Ich finde es schade, dass Sie darüber lachen, anstatt zuzuhören. Wir haben Gott ja in letzter Zeit auch immer wieder erzürnt. Wir tun dies tagtäglich. Wir bringen unsere Nachkommen zu Tausenden um und treten in vielen Lebensbereichen seine Gebote mit Füßen. Entsprechend häufiger redet Gott zu uns – durch Terroranschläge in New York, Madrid und London, durch Wetterkatastrophen wie Wirbelstürme, Tsunamis, Überschwemmungen, durch Krankheiten wie Aids, BSE, Vogelgrippe. Es ist aber ganz wichtig zu wissen, dass Gott die Menschen dadurch nicht primär bestrafen will, sondern dass er es gut meint damit. «Weisst du nicht, dass Gottes Güte dich zur Umkehr leitet?», hat einer geschrieben im Wort Gottes. Hören wir doch auf das Reden Gottes, bevor er noch deutlicher werden muss. Die Überschwemmungen der letzten Woche sollen uns aufschrecken aus unserer selbstgefälligen Selbstvergötterung und hinführen zu Gott, der uns eben liebt.

Mit tauglichen Massnahmen – und damit komme ich auf dieses Postulat zurück – können wir das Reden Gottes nicht verhindern; da gebe ich den Bürgerlichen absolut Recht. Nur ein totales Umdenken, was unsere Beziehung zu unserem Schöpfer betrifft, kann nachhaltige Abhilfe schaffen.

Matthias Gfeller (Grüne, Winterthur) spricht zum zweiten Mal: Ich glaube, es liegt hier zum Teil ein gewisses Missverständnis vor. (*Heiterkeit.*) Und zwar meine ich damit nicht Stefan Dollenmeier. Mir kommt auch Gott in den Sinn, durchaus. Und zwar denke ich, dass wir Gott danken können, dass wir verschont geblieben sind. Da habe ich eigentlich gar keine Mühe damit. Aber mir geht es in erster Linie darum, über den ganzen Kanton – und da gibt es tatsächlich Mustergemeinden, die entsprechenden Gemeindepräsidenten haben sich zum Teil bereits gemeldet – Erfahrungen auszutauschen. Und es geht auch darum, naturwissenschaftlich möglichst daraus zu lernen. Es geht auch nicht darum, schlecht zu machen, was alles im AWEL schon eingeleitet worden ist. Aber es geht allenfalls im Sinne eines Controllings darum zu schauen, ob im Detail die Prioritäten immer noch richtig sind. Es geht, Ruedi Hatt, sehr wohl ums Umsetzen. Gerade deshalb lautet der Titel des Postulates ja «Massnahmenpaket». Es geht um ganz konkrete Massnahmen, es geht nicht um neue Verordnungen und schon gar nicht

um neue Gesetze. Aber ich frage mich, weshalb gewisse gute Beispiele von gewissen Gemeinden – ich habe Waltalingen zitiert – es gibt innovative Ansätze, die einfach im Kanton noch zu wenig bekannt sind. Ich nehme an, Ernst Meyer, Sie haben auch einmal mit dem Gemeindegemeinschafter von Waltalingen über diese Abwassergebührenverordnung gesprochen. Es gibt beispielsweise seit Jahren sehr detaillierte Bodenkarten über die landwirtschaftlichen Böden im Massstab 1 zu 5000. Diese Böden könnte man auch ganz gewöhnlich naturwissenschaftlich auf ihre Speicherfähigkeit analysieren; aber das kann nicht jede Gemeinde einzeln machen, das müsste dann schon der Kanton machen. Auch das ist ein Beispiel für etwas, was eben bisher noch nicht geschehen ist. Ich sage damit nicht, Regierungspräsidentin Dorothee Fierz hätte etwas falsch oder nicht gemacht. Ich denke nur, das Potenzial an möglichen Massnahmen ist noch grösser, als wir jetzt vielleicht gedacht oder geglaubt haben. Ich denke, es wäre vielleicht ein Fehler und schade, wenn wir nicht das ganze Potenzial von Massnahmen auch im Sinne eines Controllings ausschöpfen würden. Und dazu soll die Überweisung dieses Postulates dienen. Ich danke Ihnen.

Ruedi Lais (SP, Wallisellen): Ich begreife ja die SVP, dass sie stolz ist auf die Krisenstäbe, die sie präsidieren darf, auf die Feuerwehren, die sie kommandieren darf. Und in diesem Sinne, wenn ich Feuerwehrkommandant bin, dann freue ich mich natürlich still und heimlich auch über die Katastrophe, wenn ich sie bewältigen kann. (*Unmutsäusserungen auf der rechten Ratseite.*) Wir sind hier keine Feuerwehrversammlung. Wir haben eine politische Aufgabe, und die politische Aufgabe ist auf unserem Fünfliber gut beschrieben, dort steht «dominus providebit», heute würde man vielleicht auch noch eine weibliche Ausgabe davon prägen. Das heisst, wie müssen vorausschauen. Es ist die nobelste Aufgabe der Politik, voraus zu schauen und da ist das grosse Defizit auf der gegenüberliegenden Seite. Sie versuchen mit Krisenstäben Politik zu ersetzen. Wir können heute feststellen – und das ist jetzt stundenaktuell –, dass eine Stadt in den USA, die grösser ist als Zürich, vollständig evakuiert werden muss. Die USA haben unbestreitbar grosse Defizite beim Klimaschutz, beim Umweltschutz generell, auf nationaler Ebene. Das ist aber nicht in den ganzen USA so. Es gibt Bundesstaaten, die uns weit, weit voraus sind in Bezug auf Massnahmen beim Klimaschutz. Wenn wir nur ein wenig zurückschauen, nur zwei Jahre zurückgehen in die Zeit, als Kollega Matthias Gfeller sein Postulat ein-

gereicht hat, da wurden Sünden begangen. Und Ruedi Hatt hat es richtig gesagt, es geht darum, das Geld richtig einzusetzen. Er war aber mit seiner Fraktion auch dabei, als beim Unterhalt der Fliessgewässer Einsparungen beschlossen wurden. Und er ist immer dabei, wenn es darum geht, beim Umweltschutz Einsparungen zu machen. Das sind ganz kurzfristige, sehr vergängliche politische Fehler, die aber langfristig Folgen zeitigen.

Wir wissen alle, wo wir gesündigt haben. Wir haben den Gewässern zu wenig Platz gelassen. Wir haben dort gebaut, wo es eben nicht sicher ist; das gilt natürlich hauptsächlich für die Berggebiete. Aber auch der Kanton Zürich ist in dieser Beziehung nicht viel besser als die anderen Regionen der Schweiz. Es geht doch heute um viel mehr als nur um diese kurzfristige Katastrophendebatte in der Folge dieses Hochwassers. Es geht darum, wie viel Gewicht die Umweltpolitik in der Schweiz hat und wie viel Gewicht die Umweltpolitik, die vorausschaut, auch im Kanton Zürich hat. Und da, meine Kolleginnen und Kollegen auf der andern Seite, vermissen wir jegliches Engagement. Dieses fehlende Engagement können Sie mit noch so viel Applaus und Selbstlob für Ihre Krisenstäbe nicht kompensieren. Wir müssen hier das Steuer herumreissen, die Schweiz braucht ein verstärktes Engagement für den Umweltschutz, sie braucht ein verstärktes Engagement für eine vorausschauende Raumplanung, die auch die Gefährdungssituation in Bezug auf Hochwasser richtig einbezieht. Da sind Sie gefordert. Sie haben jahrelang nicht nur geschlafen, Sie haben alles torpediert, was in vielen Jahren aufgebaut wurde in Sachen Umweltpolitik in der Schweiz. Da erwarten wir nun, dass dieses Hochwasser Sie wach rüttelt und dass in Ihren Kreisen der Umweltschutz wieder ein höheres Gewicht erhält. Ich prophezeie Ihnen, wenn Sie dieses Thema weiterhin auf diese Weise verschlampen, dann werden auch Ihre Wähler dies als Vernachlässigung eines ganz wichtigen Teils der politischen Aufgabe werten und Sie dafür bestrafen. Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit.

Claudio Zanetti (SVP, Zollikon): Ruedi Lais, also das müssen wir uns von Ihnen nicht bieten lassen, Ihr unverfrorener Angriff auf Leute, die sich engagieren zum Beispiel in der Feuerwehr, die ihr Leben riskieren für andere Menschen, die in ihrem Land leben. Sie haben es vielleicht gelesen, es ist zu Todesfällen gekommen. Dass Sie diesen Einsatz für Ihren Spott benutzen, finde ich doch wirklich unerhört!

Aber Sie haben Recht, es geht um einen politischen Entscheid. Wir müssen uns fragen: Wie viel können, wie viel dürfen wir einsetzen? Niemand stellt den Hochwasserschutz oder den Umweltschutz in Frage. Es geht aber hier auch darum, ob wir zulassen wollen, dass der Staat noch mehr in Eigentumsrechte, in Freiheitsrechte, in persönliche Rechte eingreifen kann. Und da haben wir auf der bürgerlichen Seite eben eine andere Ansicht als Sie. So viel zum politischen Engagement. Deshalb ist dieses Postulat abzulehnen.

Thomas Weibel (GLP, Horgen) spricht zum zweiten Mal: Die Worte von Kollege Claudio Zanetti haben mich nun doch herausgefordert. Ich denke, die SVP muss die richtigen Prioritäten setzen. Es geht nicht um die Freiheitsrechte des Menschen, sondern es geht um die Freiheitsrechte des Wassers. Das Wasser braucht Raum und mit diesem Postulat geben wir ein richtiges Zeichen. Danke.

Regierungspräsidentin Dorothee Fierz: Ich muss sagen, Ihr Votum, Ruedi Lais, hat mich etwas zynisch angemutet. Wenn wir nun das ins Zentrum stellen, dass wir auf dem Eigenlob ausruhen würden, dass wir sagen, der Erfolg liege im Funktionieren der Führungsstäbe und der Krisenstäbe, dann, denke ich, haben Sie das Allerwesentlichste einfach ausgeblendet.

Für mich liegt das Wesentliche darin – das sind die Hauptkenntnisse aus der letzten Woche –, dass wir sehr viel gelernt haben aus dem Hochwasser 1999, dass wir eine eingespielte, differenzierte, zielorientierte Zusammenarbeit zwischen den Gemeinden, dem Kanton und zwischen dem Kanton Zürich und den anderen Kantonen und dem Bund haben, und vor allem auch, dass wir bezüglich Hochwasserschutz über ein sehr grosses Fachwissen und eine Tradition im Kanton Zürich verfügen, nämlich gezielten Hochwasserschutz zu betreiben, und dies nicht erst seit 1999. Das alles hat uns die letzte Woche mit aller Deutlichkeit gezeigt und ich denke, darauf dürfen auch Sie stolz sein, denn als Parlament haben Sie sich in den letzten zehn, zwanzig Jahren sehr oft mit Kreditvorlagen zu befassen, die den Hochwasserschutz betroffen haben. Es ist eine Tatsache, dass nicht alle Kreditanträge einfach diskussionslos bewilligt wurden. Sie wurden hinterfragt. Und was es uns nur einmal mehr in aller Deutlichkeit gezeigt hat, ist, dass sich unsere Investitionen lohnen. Nehmen wir das Beispiel der Thur. Wir hatten letz-

te Woche an der Thur ein Wasservolumen von 950 Kubikmetern pro Sekunde zu bewältigen. Wir müssen ganz ehrlich sein: Ohne die Sanierungsmassnahmen an der Thur, die wir jetzt abgeschlossen haben, hätte diese Wassermenge zu unglaublichen Schäden in den Siedlungsgebieten geführt. Und das ist doch ein Erfolg! Wir haben auch einen Erfolg zu verbuchen, dass wir ganz differenzierte Steuerungsinstrumente haben, denn es ist uns gelungen, die Wassermengen zwischen dem Sihlsee, dem Zürichsee, den Gewässern Sihl und Limmat so differenziert aufeinander abzustimmen, dass es keine grossen Überschwemmungen im Kanton Aargau oder auch im Gebiet von Willy Haderer gegeben hat und auch keine Überschwemmungen an den Ufern des Zürichsees. Das sind Leistungen und auf diesen Leistungen wollen wir auch weiter aufbauen. Und diesen Weg wollen wir weiter gehen. Es ist nicht meine Absicht, als Umweltschutzdirektorin dieses Kantons, die Mittel auf Massnahmenpakete oder Grundlagenarbeiten hinzustellen, wo wir kaum eine Wirkung erzielen. Lenken wir unsere gekürzten Umweltmittel in den gezielten Hochwasserschutz! Wir haben noch viel zu tun. Und Sie wissen auch alle, dass im Zusammenhang mit dem Sanierungsprogramm 04 wir in diesem Bereich ganz, ganz massiv Mittel gestrichen haben – im Bewusstsein, dass das Risiko erhöht wird. Ich erinnere an die Sanierungsmassnahme 04.281. Da steht ganz klar die Auswirkung: die Priorisierung von Projekten, verzögerte Realisierung der Hochwassersicherheit, Reduktion Standard Gewässerunterhalt. Dieses Risiko sind wir politisch miteinander eingegangen. Weiter reduzieren dürfen wir die Mittel ganz sicher nicht. Ich war persönlich politisch der Meinung, dass das gerade noch die Schmerzgrenze ist, die wir miteinander eingehen können. Aber in diesem Bereich noch mehr Mittel entziehen dürfen wir ganz sicher nicht und ich danke Ihnen heute, wenn Sie mit mir weiter den gezielten Weg gehen, unser Know-how in den Wasserbau zu investieren; dort, wo es nötig ist und wo es unserem Kanton, den Gemeinden, aber auch unseren Nachbarkantonen zugute kommt.

In diesem Sinne bitte ich Sie, das Postulat nicht zu überweisen.

Abstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 84 : 82 Stimmen, das Postulat nicht zu überweisen.

Das Geschäft ist erledigt.

14. Verkehrssicherheit auf der Forchstrasse (Forch–Esslingen)

Postulat Hans Jörg Fischer (SD, Egg) vom 3. November 2003

KR-Nr. 338/2003, RRB-Nr. 264/25. Februar 2004 (Stellungnahme)

Das Postulat hat folgenden Wortlaut:

Der Regierungsrat wird eingeladen, auf der Forchstrasse (Forch–Esslingen) die Fahrbahn mit Leitschranken definitiv zu trennen und zu sichern.

Begründung:

Laut Radio und Zeitungsberichten haben das kantonale Tiefbauamt und die Kantonspolizei jetzt beschlossen, um die Verkehrssicherheit auf der Forchstrasse A 52 zu erhöhen, im Abschnitt Forch–Egg die Fahrbahnen mit Leitschranken zu trennen und zu sichern. Aber auch die Strecke Egg–Esslingen ist gefährlich, bis die Strasse vierspurig wird. Die Feuerwehr Egg musste auch hier bei einigen schweren Unfällen ausrücken. Eine weitere Gefahr ist der «Egger-Viadukt» auf dieser Strecke. Im Winter besteht dort erhöhte Glatteisgefahr, was schon zu Schleuderunfällen und Frontalkollisionen führte. Durch die bauliche Trennung der beiden Fahrbahnen könnte auch auf dieser Strecke das Risiko von schweren Unfällen vermindert und die Verkehrssicherheit erhöht werden.

Der *Regierungsrat* nimmt auf Antrag der Baudirektion wie folgt Stellung:

Im Zusammenhang mit der Instandsetzung der Forchstrasse K52 zwischen Zumikon und Egg wurde eine Mitteltrennung der Fahrbahnen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit beschlossen. Die Projektgenehmigung und die Kreditbewilligung durch den Regierungsrat werden zurzeit vorbereitet.

Der Einbau von Leitschranken als Mitteltrennung erfordert allerdings zahlreiche bauliche Vorkehrungen wie die Befahrbarmachung der Standstreifen und der Strassenbankette für den Unterhaltsdienst, den Neubau von Ausstellnischen und Notrufsäulen sowie die Verlegung

von Kabelanlagen und Entwässerungsleitungen. Ohne die erwähnten Erneuerungs- und Ausbauarbeiten ist eine Mitteltrennung nicht zu verwirklichen.

In der Langfristplanung der Baudirektion für die Hochleistungsstrassen ist die Instandsetzung der ganzen Forchstrasse zwischen Zumikon und Hinwil bis ins Jahr 2010 vorgesehen. Im Rahmen der weiteren Projektierungsarbeiten wird auch die Verlängerung der Mitteltrennung geprüft.

Mit dem Postulat werden Massnahmen gefordert, die nur im Zusammenhang mit Instandsetzungen ausgeführt werden können und die für den ersten Streckenteil bereits beschlossen wurden sowie für den übrigen Streckenteil im weiteren Verlauf der Projektierung noch geprüft werden. Der Regierungsrat beantragt deshalb dem Kantonsrat, das Postulat KR-Nr. 338/2003 nicht zu überweisen.

Hans Jörg Fischer (SD, Egg): Die Sanierung der Forchstrasse, Strecke Forch–Egg, ist voll im Gange. Die Fahrbahnen werden getrennt, um die Verkehrssicherheit zu erhöhen: zwei Fahrspuren bergwärts, eine Fahrspur talwärts. Das ist ja gut so. Schon seit einiger Zeit ist diese Strecke richtungsgetreunt, wobei sich laut Feuerwehr Egg in dieser Zeit keine nennenswerten Unfälle ereignet haben. Aber auch auf der Strecke Egg–Esslingen ist eine Richtungstrennung notwendig, bis die Strasse vier-spurig wird. Diese Strecke wird später saniert, dann könnte man auch dort die Fahrbahnen trennen. Laut der Baudirektion wird auch dort eine Trennung der Fahrspuren geprüft und eventuell auch ausgeführt. Sollte dies nicht so sein, werde ich wieder einen Vorstoss machen.

Hiermit ziehe ich mein Postulat heute zurück.

Ratspräsident Hans Peter Frei: Hans Jörg Fischer hat sein Postulat zurückgezogen. Wird das Wort trotzdem noch gewünscht? Dies ist nicht der Fall.

Das Geschäft ist erledigt.

15. Förderung der Siedlungsentwicklung im Einzugsbereich der S-Bahn

Postulat Andreas Burger (SP, Urdorf) und Ueli Keller (SP, Zürich) vom 15. März 2004

KR-Nr. 94/2004, Entgegennahme, Diskussion

(gemeinsame Behandlung mit KR-Nr. 125/2004 und 176/2004)

Ratspräsident Hans Peter Frei: Der Regierungsrat ist bereit, das Postulat entgegenzunehmen. Robert Marty, Affoltern am Albis, hat an der Sitzung vom 29. November 2004 den Antrag auf Nichtüberweisung des Postulates gestellt.

16. Verkehrsminimierung durch massiv höhere Ausnutzung bei Knoten des öffentlichen Verkehrs

Motion Willy Germann (CVP, Winterthur) vom 5. April 2004

KR-Nr. 125/2004, Entgegennahme als Postulat, Diskussion

(gemeinsame Behandlung mit KR-Nr. 94/2004 und 176/2004)

Ratspräsident Hans Peter Frei: Der Regierungsrat ist bereit, die Motion als Postulat entgegenzunehmen. Reto Cavegn, Oberengstringen, hat an der Sitzung vom 29. November 2004 den Antrag auf Nichtüberweisung gestellt.

17. Reduktion bzw. Umlagerung von Baulandreserven

Motion Thomas Hardegger (SP, Rümlang), Peter Weber (Grüne, Wald) und Ueli Keller (SP, Zürich) vom 10. Mai 2004

KR-Nr. 176/2004, RRB-Nr. 1335/1. September 2004 (Stellungnahme)

(gemeinsame Behandlung mit KR-Nr. 94/2004 und 125/2004)

Die Motion hat folgenden Wortlaut:

Der Regierungsrat wird aufgefordert, eine Richtplan-Vorlage auszuarbeiten, in der die Fläche des nicht überbauten Siedlungsgebietes, eingezont oder nicht eingezont, etwa um die Hälfte vermindert wird.

Dabei sollen vor allem die vom öffentlichen Verkehr schlecht erschlossenen und immissionsbelasteten Gebiete reduziert werden. Im Gegenzug soll den Zonen in der Nähe von S-Bahn-Stationen eine Ausnutzungserhöhung zugestanden werden können, die in etwa der geschätzten Ausnutzungsreserve der ausgezonten Areale entspricht.

Begründung:

Die Menge der eingezonten Baugebiete und der im Richtplan für die Überbauung vorgesehenen Siedlungsgebiete ist nach übereinstimmender Meinung der Raumplanungsexperten zu hoch. Gleichzeitig stimmt die Siedlungsentwicklung nicht mit den Verkehrserschliessungskonzepten überein. Einen haushälterischen Umgang mit dem wertvollen Gut Boden kann nur über eine Gesamtsicht der wünschbaren Raumentwicklung erreicht werden. Die ungebrochene Expansion der Siedlungsfläche kann mit der Umlagerung der Bauvolumina gestoppt werden, gleichzeitig wird die Lebens-, Wohn- und Standortqualität verbessert. Dies liegt

auch im Interesse unserer nachfolgenden Generationen, denen wir die Möglichkeit zu einer ihren Bedürfnissen entsprechenden räumlichen Entwicklung zugestehen sollten.

Die geforderte Richtplanrevision mit der Umlagerung von Bauland- bzw. Bauvolumenreserven könnte die Landschaftsplan-Debatte auslösen, die bei der letzten Revision verpasst wurde, die aber immer dringender notwendig wird. Sie muss die Entwicklungsmöglichkeiten der städtischen Räume, der Agglomerationsgebiete und der naturnahen Landschaften in einer Gesamtsicht aufzeigen.

Eine kantonale Landschaftsplanung besteht nicht, geschweige denn eine Greater-Zürich-Landschaftsplanung; jede Planungsregion erstellt eine scheinbar auf die eigenen Interessen beschränkte Richtplanung, die vom Kanton praktisch unverändert übernommen wird. Eine Debatte um die Entwicklung der einzelnen Regionen im gesamtkantonalen Interesse wird vorwiegend verwaltungsintern geführt.

Die Aufreihung kommunaler und regionaler Planungen können den Ansprüchen einer nachhaltigen Lebens- und Wirtschaftsraumentwicklung im Kanton Zürich nicht genügen. Die Diskussion, die um die Fluglärmverteilung entbrannt ist, kann als anschauliches wie abschreckendes Bild herhalten.

Es könnte mit der Revision geprüft werden, wie allfällige Entschädigungsforderungen für auszunehmende Areale über eine Abgeltung der Aufwertung in Gebieten mit Ausnützungserhöhung erfolgen kann.

Der *Regierungsrat* nimmt auf Antrag der Baudirektion wie folgt Stellung:

Das Siedlungsgebiet im Richtplan umfasst rund 30'000 ha. Davon sind rund 23'000 ha überbaut; von den unüberbauten Flächen sind 1400 ha der Reserve- oder Landwirtschaftszone und 1500 ha den (zumeist kleinflächigen) Erholungs- und Freihaltezonen zugewiesen. Die noch unüberbauten, heute aber rechtskräftig einer Bauzone zugewiesenen Flächen umfassen rund 3800 ha, was knapp 13% des gesamten Siedlungsgebiets entspricht.

Die Motion verlangt Ausnützungserhöhungen in der Nähe von S-Bahn-Stationen in Kompensation zu «etwa der Hälfte» des heute nicht überbauten Siedlungsgebiets. Zur Umsetzung der Motion müsste der Siedlungsplan nicht nur formell umfassend, sondern auch konzeptionell

grundlegend geändert werden, und es wäre parallel dazu die gesetzliche Grundlage für einen eigentlichen Mehrwertabschöpfungs- und Minderwertausgleichs-Mechanismus zu schaffen. Von einer «Kompensation» heutiger Baumöglichkeiten wären in erster Linie die einleitend genannten Bauzonen und nachfolgend – mit einer mittelfristigen Perspektive – auch die Reservezonen betroffen, was jedenfalls für die rechtskräftig einer Bauzone zugewiesenen Flächen zu hohen Entschädigungsforderungen führen würde. Eine Verdichtung an S-Bahn-Stationen soll aber auch aus den nachfolgend aufgeführten Gründen ganz grundsätzlich nicht direkt bzw. ausschliesslich mit Aus- und Rückzonungen in anderen Gebieten verknüpft werden.

Die zur Kompensation nötige Verringerung der Nutzungsbedürfnisse (wie insbesondere mit Bezug auf das Wohnen) betrifft Flächen, die nach den heute gültigen Richt- und Nutzungsplänen zu einem guten Teil nicht direkt im engeren Umfeld einer S-Bahn-Station liegen, aber z.B. mit Ortsbussen erschlossen werden. Diese Nutzungsbedürfnisse können nicht ohne weiteres an zentrale Orte übertragen werden. Denn an den S-Bahn-Stationen, und allgemein an Knoten des öffentlichen Verkehrs, muss vorrangig für andere Nutzungen Raum frei gehalten oder es muss für diese sogar neuer Platz geschaffen werden (z.B. für publikumsintensive Einrichtungen). Eine radikale Umlagerung im Sinne der Motion müsste, zumal in erheblichem Masse rechtskräftig eingezonte Flächen betroffen sind, unter Berücksichtigung der drohenden Forderungen aus materieller Enteignung separat finanziert werden können. Eine derartige Finanzierungsmöglichkeit fehlt nach geltendem Recht. Zudem liegt die geforderte Umlagerung nicht ohne weiteres im regionalpolitischen Interesse, das für verschiedene Teilräume separat formuliert werden muss (z.B. im Rahmen der vom Bund angeregten Agglomerationsprogramme). Der Motion liegt die unzutreffende Auffassung zu Grunde, dass alle heutigen Reservezonen und viele bisher nicht überbaute Bauzonenflächen siedlungspolitisch falsch gelegen seien, obwohl es sich in der überwiegenden Zahl der Fälle um zweckmässige Arrondierungen von Bauzonenflächen, um Baugebietslücken oder um Entwicklungsmöglichkeiten handelt, die aus anderen Gründen siedlungspolitisch erwünscht sind.

Die starren Forderungen der Motion hätten Massnahmen zur Folge, die in dieser absoluten Form nicht erwünscht und innert der gesetzten Frist nicht durchführbar sind. Derartige Massnahmen sind auch nicht nötig. 2005 wird dem Kantonsrat Bericht über die Durchführung und den

Verwirklichungsstand der Raumplanung erstattet (§10 PBG, LS 700.1). Anschliessend soll eine Überprüfung des 1995 festgelegten kantonalen Richtplans in Angriff genommen werden (gesamthafte Überprüfung im Sinne von Art. 9 Abs. 3 Raumplanungsgesetz [RPG,SR700]). Der Kantonsrat wird auf Grund einer Gesamtsicht und unter Abwägung aller Interessen zu entscheiden haben, ob und wo markante Ab- und Auszonungen vertretbar und wo hohe Verdichtungen wünschbar sind. Mit der fortlaufenden Umsetzung der geltenden Leitlinien des kantonalen Richtplans, also der gezielten Ermöglichung hoher Ausnützungen bei Knoten des öffentlichen Verkehrs (vgl. KR-Nr. 125/2004) sowie allgemein durch Förderung der Siedlungsentwicklung im Einzugsbereich der S-Bahn (vgl. auch KR-Nr. 94/ 2004), können wichtige Ziele der Motion erreicht werden. Eine starre Verknüpfung mit Auszonungen am Siedlungsrand und auch in unüberbauten Zonen innerhalb bestehender Siedlungen (Baugebietslücken) ist aber aus den dargelegten Gründen nicht zweckmässig.

Der Regierungsrat beantragt daher dem Kantonsrat, die Motion KR-Nr. 176/2004 nicht zu überweisen.

Ratspräsident Hans Peter Frei: Wir haben am 20. Juni 2005 beschlossen, die drei Vorstösse gemeinsam zu behandeln. Wir werden die Vorstösse gemeinsam diskutieren und anschliessen getrennt abstimmen.

Das Wort hat Robert Marty, Affoltern am Albis. Robert Marty verzichtet. Halten Sie den Ablehnungsantrag aufrecht?

Robert Marty (Affoltern a.A.): Ja.

Ratspräsident Hans Peter Frei: Dann hat jetzt das Wort Andreas Burger, Urdorf.

Andreas Burger (SP, Urdorf): Das Postulat ist so einfach, wie es daherkommt. Und trotzdem ist die Wirkung nicht zu unterschätzen. Im Kanton Zürich wird nach wie vor gebaut, renoviert und neu erschlossen. Das ist volkswirtschaftlich auch wichtig und richtig. Ich erzähle Ihnen hier nichts Neues, aber in der gesamtheitlichen Betrachtung sollte es den Kanton nicht nur interessieren, ob gebaut wird, sondern auch, wo. Es macht einen Unterschied, ob an der Peripherie etwas erstellt

wird, wohin dann irgendwann später einmal die Infrastruktur des öffentlichen Verkehrs ausgedehnt werden muss, oder ob auf gut erschlossenem Grundstück etwas Neues oder etwas verdichtet gebaut wird. Letzteres würde nicht zur Erweiterung, sondern zu noch besserer Nutzung der Infrastruktur des öffentlichen Verkehrs führen. Es wäre von Vorteil, könnte man die bestehende Nachfrage vermehrt mit Gebäuden an zentralen Lagen befriedigen. Damit könnte nachhaltig Geld gespart werden. Ich bitte Sie daher, das Postulat zu unterstützen.

Ratspräsident Hans Peter Frei: Das Wort hat Reto Cavegn, Oberengstringen. Reto Cavegn ist nicht hier. Hält jemand am Ablehnungsantrag der Motion 125/2004 fest, die die Regierung als Postulat entgegennehmen will.

Ruedi Hatt (FDP, Richterswil): Gegen dieses Postulat, dass man in der Nähe der öffentlichen Infrastruktur, also der S-Bahn, eine dichtere Bebauung ermöglichen soll, könnte ich ja noch nichts einwenden. Es steht aber da weiter geschrieben, dass diese Dichte eben ausgenützt werden soll, bevor übrige Bauzonen erschlossen werden sollen. Und genau da liegt der springende Punkt. Es gibt viele Bauzonen in der Nähe des öffentlichen Verkehrs, die schlicht und ergreifend nicht zu überbauen sind, weil eben die Besitzerin oder der Besitzer dieses Land gar nicht überbauen will. Jetzt bin ich eigentlich nicht der Meinung, dass man hier jetzt Vorschriften machen muss, dass das Land überbaut werden muss, bevor weiteres Land, das weiter weg liegt von dieser öffentlichen Infrastruktur, für die Überbauung in Frage kommt. Wir haben eingezontes Land und dieses eingezonte Land soll nach Möglichkeit überbaut und erschlossen werden. Ich hätte viel mehr Freude daran, wenn es denn diesen Postulanten ernst wäre, wenn sie beantragen würden, dass man die Geschossigkeit in dieser Nähe erhöhen könnte. Sie könnten ja auf die Idee kommen wie im Kanton Zug, dass man eine Hochhauszone in der Umgebung dieses S-Bahnhöfe einführen könnte. Dagegen hätte ich überhaupt nichts einzuwenden. Oder dass man allenfalls die Ausnützungsziffer erhöhen könnte in diesen Bereichen, aber nicht, dass man jetzt hier Lösungen sucht, dass man das überbauen muss, bevor das andere Land überbaut werden kann.

Dann zum anderen Teil, dass man zuerst Siedlungsgebiete in der Nähe der öffentlichen Infrastruktur einzonen müsse, wenn sie denn noch

nicht eingezont sind. Da bin ich selbstverständlich der Meinung, dass das ja überhaupt kein Problem ist. Das werden die Gemeinden so oder so machen. Die werden nicht abgelegene Grundstücke einzonen und diejenigen, die in der Nähe von Bahnhöfen liegen, nicht berücksichtigen. Von dieser Seite her finde ich das Postulat eigentlich überflüssig. Ich bitte Sie, das Postulat nicht zu überweisen, weil man die Dichte in der Nähe der öffentlichen Infrastrukturen über die Bauordnung erhöhen kann, aber man soll nicht einfach erzwingen, dass diese Gebiete überbaut werden. Viel besser wäre, wenn man den Willen des Eigentümers oder der Eigentümerin respektiert und diese Gebiete wieder auszont, wenn sie während zehn Jahren nicht überbaut werden.

Willy Germann (CVP, Winterthur): Ich weiss nicht, welches Postulat Ruedi Hatt in den Händen hatte. Sie haben jetzt zum Postulat von Andreas Burger Stellung genommen und Reto Cavegn hat den Ablehnungsantrag zu meinem Postulat gestellt. Bevor ich dann mein Postulat verteidige, wäre ich froh um eine Erläuterung, ob Sie wirklich mein Postulat gemeint haben. Sie hatten eine völlig andere Argumentation.

Ratspräsident Hans Peter Frei: Ruedi Hatt, ist es so?

Ruedi Hatt (FDP, Richterswil): Wie es ist, müssen Sie wissen. (*Heiterkeit.*) Ich habe zum Postulat «Förderung der Siedlungsentwicklung im Einzugsgebiet der S-Bahn» gesprochen, Traktandum 15 der heutigen Traktandenliste. Wenn Sie ein Multipack von 15, 16 und 17 machen, dann rede ich eben zu Geschäft 15, und das habe ich gemacht. So ist es. Wenn es nicht so ist, dann tuts mir Leid. (*Heiterkeit.*)

Ratspräsident Hans Peter Frei: Es handelt sich hier um ein Missverständnis. Robert Marty hat den Ablehnungsantrag ohne Begründung zu Traktandum 15 aufrechterhalten. Ich habe dann gefragt, ob der Ablehnungsantrag zu Traktandum 16 aufrechterhalten wird und Ruedi Hatt hat sich gemeldet.

Ich frage jetzt noch einmal: Stellt jemand einen Ablehnungsantrag zu Traktandum 16, der Motion 125/2004 von Willy Germann, die – in ein Postulat umgewandelt – von der Regierung entgegengenommen werden soll.

Lorenz Habicher (SVP, Zürich): Ich beantrage Nichtüberweisung.

Ratspräsident Hans Peter Frei: Lorenz Habicher, Zürich, stellt den Ablehnungsantrag.

Lorenz Habicher (SVP, Zürich): So ist es, wenn die Diskussion führenden Votanten den Ratsaal nicht betreten oder nicht anwesend sind.

Verkehrsminimierung durch massiv höhere Ausnutzung bei Knoten des öffentlichen Verkehrs, was sich der passionierte Velofahrer und Motorfahrzeuggegner Willy Germann ausgedacht hat, ist schon ein starkes Stück. Da soll also in den vom ÖV gut erschlossenen Städten eine massiv höhere Ausnutzung ermöglicht werden. Diese Nutzflächen dürfen aber keinen zusätzlichen Motorfahrzeugverkehr generieren. Die Erschliessung muss durch den ÖV gewährleistet sein. Wenn nicht, werden zusätzliche ÖV-Angebote anzubieten sein, zum Beispiel neue Tram-, Bus-, Bahnlinien, alles zu Lasten des Steuerzahlers. International ausgeschriebene Wettbewerbe sollen zu städtebaulichen Höhenflügen anregen. Die Mehrnutzungen müssen unerfüllbare Bedingungen erfüllen, denn es darf kein zusätzlicher Motorfahrzeugverkehr entstehen. Eine Folge dieser erhöhten Ausnutzung wären sicher ein weiteres Ansteigen des Pendlerverkehrs in Stosszeiten. Am Morgen und am Abend ist auch der ÖV jetzt schon total überlastet. Milliardenenteure Erweiterungen des öffentlichen Verkehrs zu Lasten des Steuerzahlers wären die Folge. Ein Preisschub im Baugewerbe, bei den Land- und bei den Mietpreisen wäre ebenfalls zu erwarten. Im Gegenzug würden die Preise auf dem Land erodieren. Wer würde unter diesen Bedingungen noch auf dem Land investieren?

Wir von der SVP sehen die Bekämpfung der Verkehrsmisere eher auf umgekehrtem Weg. Arbeitsplätze und Wohnen müssen wieder näher zusammenrücken, ein Arbeitsweg, der mit dem Velo zurückgelegt werden kann, ist besser als jeder ÖV. Auf Kantons- und Gemeindeebene müsste für die Erfüllung dieser Motion oder auch dieses Postulates ein Heer von Angestellten in Bewegung gesetzt werden, und zwar während Jahren oder gar Jahrzehnten, was immense Kosten ergibt für etwas, das in den verschiedenen notwendigen Volksabstimmungen sicher Schiffbruch erleiden würde. Wir von der SVP lehnen die Überweisung dieses Postulates ab. Wir warnen davor, dieses Postulat innert nützlicher Frist

zu überweisen. Es kann nicht erfüllt werden. Die Finanzierung ist nämlich auch noch offen. Zwangsläufig anstehende Abwertung des ländlichen Raums lehnen wir also als Konsequenz dieses Postulates auch ab. Die Idee von Willy Germann und auch die Umwandlung in ein Postulat helfen uns nichts, denn die Motion wäre nicht zu überweisen und das Postulat bringt uns einen Bericht, der uns nicht viel Neues berichten kann. Sie dürfen es also sowohl als Motion wie auch als Postulat ablehnen und ich glaube, wir können zu Traktandum 17 gehen, da gibt es immer noch Rede und Gegenrede.

Willy Germann (CVP, Winterthur): Lorenz Habicher, da staune ich nur noch: Sie bezeichnen meinen Vorstoss als starkes Stück. Dann müssten Sie konsequenterweise die gesamte Richtplanung als starkes Stück bezeichnen. Ich beziehe mich auf die Leitlinien der Richtplanung, auf die Leitlinien, die nicht umgesetzt wurden. Ich weiss nicht, ob Sie damals geschlafen haben, auf jeden Fall haben Sie sich offenbar aufs Ohr gelegt in der Zwischenzeit, als eine Fehlentwicklung manifest wurde. Ich werde das mit Zahlen begründen.

Ich bin froh, dass man zum ganzen Paket spricht, die CVP unterstützt grundsätzlich das ganze Paket, also die drei Vorstösse, obwohl ein Teil der Fraktion gegenüber Auszonungen ohne Kompensation, wie sie im nächsten Vorstoss gefordert werden, grösste Bedenken finanzieller Natur hat. Bei diesem Vorstoss sind wir also dann gespalten, ein Teil wird dort nicht unterstützen.

Es muss etwas geschehen in der Siedlungsentwicklung. Es müssen dringend Korrekturen vorgenommen werden. Alle Berichte, nicht nur des Bundes, auch des Kantons, sagen deutlich aus, es läuft falsch. Der Verkehrsrichtplan bringt auch keine Lösung, im Gegenteil: Lösungen sind im Zusammenhang mit dem Verkehrsrichtplan nötig als Korrekturen auch in der Siedlungs- und Nutzungsplanung. Da soll etwas vorgeplant werden, ohne dass eine Totalrevision ausgelöst wird. Dass die Siedlungsentwicklung in die Breite weit über den Kanton Zürich hinaus, Lorenz Habicher, verheerende Auswirkungen hat, wurde hier schon des öfters ausgeführt; ich erinnere auch an das dritte Traktandum. Die schlimmste Auswirkung einer Siedlungsentwicklung in die Breite ist das Verkehrswachstum; immer grössere Distanzen zwischen Wohnort und Arbeits-, Freizeit- und Einkaufsort, immer grössere Distanzen auch zwischen neuen Wohnorten und bestehender Infrastruktur.

Also es geht auch um die Nutzung einer Infrastruktur, die einst teuer erstellt wurde und die zum Teil unternutzt ist. Es gibt immer grössere Pendlerströme mit Spitzenbelastungen, die das Strassen- und Schienennetz nicht mehr schlucken können, auch in Zukunft nicht. Denn unser Raum erträgt schlicht keine neue, aufwändige, raumintensive Verkehrsinfrastruktur mehr, die mehr motorisierten Individualverkehr in den Wirtschaftsraum Zürich zieht. Nicht bloss das Wohnen verlagert sich immer mehr an die Peripherie, sondern auch die Arbeitsplätze. Immer mehr Arbeitsplätze in Nebenzentren generieren neue Verkehrsströme, die sich immer weniger bündeln lassen; immer mehr Tangentialverbindungen abseits der bestehenden Infrastruktur. Und es wird so weiter gehen, wenn wir uns nicht ohne Scheuklappen überlegen, wo eine intensive Nutzung ermöglicht werden soll und wo nicht, und zwar über das hinaus, was bis jetzt schon möglich ist. Wo sollen Arbeitsplätze zum Beispiel für die bereits vorhandenen Zupendler aus grosser Entfernung entstehen? Für die Zupendler zum Beispiel aus dem Thurgau, die dann die Züge und die Autobahn schon füllen, bevor sie in den Kanton Zürich kommen? Die Antwort gibt, wie schon gesagt, der Richtplan, geben die Leitlinien des Richtplans: eine sehr hohe Dichte bei Knoten des öffentlichen Verkehrs. Dem wurde nicht nachgelebt, einerseits aus Stadtbildgründen, andererseits, weil man den Grundeigentümern nicht mehr Gewinn ermöglichen wollte. Kommt ein gleichmacherisches Denken hinzu, überall die gleichen engen Vorschriften, überall die gleiche Höhe, möglichst überall der gleiche Nutzungsbreite. Unkonventionelle Ideen haben im Kanton Zürich wenig Chance. Eine Zahl: Der Kanton Zürich, Lorenz Habicher, verfügt über ein Potenzial von über 400'000 zusätzlichen Arbeitsplätzen. Und allein in der RZU-Region erwarten wir in den nächsten 20 Jahren eine Steigerung von mehr als 170'000 Arbeitsplätzen. Wo sollen die entstehen? Es ist doch logisch: in der Nähe der Knoten des öffentlichen Verkehrs, wohin man ohne grosses Umsteigen gelangen kann. Schauen Sie einmal, wie viele Arbeitsplätze in den letzten 20 Jahren in Fussdistanz zu solchen Knoten entstanden sind! Sie werden erschrecken, wenn Sie das vergleichen mit jenen Arbeitsplätzen, die peripher entstanden sind. Wir müssen also eine Fehlentwicklung korrigieren. Wir müssen sie jetzt aufgleisen, zusammen mit dem Richtplan müssen wir da etwas an die Hand nehmen. Und ich weiss, Umlagern von Dichten ist schwierig, aber denken wir daran: Wir haben oft die gleichen Eigentümer, einer der grössten Eigentümer sind ja die SBB.

Ich bitte Sie, unterstützen Sie die drei Vorstösse. Ich habe auch meine Bedenken beim dritten Vorstoss, aber es geht darum, einmal über den Schatten zu springen und etwas in Bewegung zu bringen, um eine Fehlentwicklung zu korrigieren.

Thomas Hardegger (SP, Rümlang): Es ist schon richtig, wenn man diese drei Vorstösse miteinander überweist, hat die Regierung nachher die Möglichkeit, eine gemeinsame Vorlage zu machen. Ich denke, hier wäre auch die Möglichkeit, dieses Thema, dieses wichtige Thema einmal durchzudenken. Ich möchte Ihnen fünf kurze Gründe geben, weshalb die Überweisung meiner Motion Sinn macht und wichtig ist.

Der erste Grund: Es gibt für die nächsten Jahrzehnte ein gewaltiges Überangebot an Ausnützungsreserven. Das ist belegt durch Zahlen des Kantons und auch durch Zahlen des Bundes. Ein zweiter Grund ist: Eine koordinierte Raumplanung, die Siedlung und Verkehr gleichermaßen berücksichtigt, ist im Kanton Zürich trotz Verfassungsauftrag nicht ersichtlich. Dritter Grund: Es ist wirtschaftlich unsinnig, für viel Geld neue Gebiete zu erschliessen, wenn gut erschlossene Bauzonen brachliegen. Vierter Grund: Wir versiegeln immer grössere Flächen und überbauen natürliche Rückhalteräume; darüber haben wir heute Morgen bereits gesprochen. Die Folgen davon kommen uns sehr teuer zu stehen. Und der letzte Grund noch: Wir haben die Verpflichtung unseren nachfolgenden Generationen gegenüber, ihnen intakte Landschaften und lebenswerte Siedlungsräume zu hinterlassen, damit auch sie noch Entwicklungsmöglichkeiten haben.

Zum ersten Punkt, zu diesen Ausnützungsreserven. Es bestehen grosse Reserven an unüberbauten Bauzonen, an brachliegenden und auch in Zukunft frei werdenden Industriezonen, an Ausnützungsreserven in überbautem Siedlungsgebiet ganz besonders. Berücksichtigt man die unüberbauten Bauzonen und dazu den Grad der Ausnützung in den überbauten Reserven, sind es gegenwärtig 62 Prozent, so wären es fast 50 Prozent an Bauvolumen, das ausnützbar wäre, oder das man jetzt eben neu beurteilen könnte. Allein die Industriebrachen würden reichen, den Platzbedarf für den sehr optimistischen Bevölkerungs- und Arbeitsplatzzuwachs für 20 Jahre aufzufangen. Und dabei ist dann nicht berücksichtigt, dass hier dann noch neue Industrieflächen dazukommen werden oder dass eben in ÖV-Nähe die Ausnützungen noch zusätzlich erhöht werden könnten, was zusätzliche Reserven bringen würde. Die

Baudirektion belegt diese Feststellungen in ihrem Raumplanungsbericht, den sie im Januar dieses Jahres vorgestellt hat. Sie schreibt: «Insgesamt ermöglichen die baulichen Reserven in den bestehenden Bauzonen eine Zunahme von 350'000 Einwohnern und 450'000 Beschäftigten.» Damit belegt sie eindrücklich den grossen Handlungsspielraum für Umlagerungen. Solche Umlagerungen von Baulandreserven werden als raumplanerisches Mittel erwähnt in diesem Raumplanungsbericht, allein es fehlt der Auftrag und diesen Auftrag könnten wir der Regierung heute erteilen.

Zum zweiten Punkt, zur fehlenden Koordination. Artikel 75 der Bundesverfassung verpflichtet Bund und Kantone zu haushälterischer Nutzung des Bodens und zur geordneten Besiedlung des Landes und Artikel 101 der Kantonsverfassung übernimmt diese Formulierung. Trotzdem wird im Kanton Zürich jeden Tag mehr als die Fläche eines Fussballfeldes an Boden verbraucht. Der Trend zu immer mehr Bodenverbrauch und fortwährender Zersiedelung unserer Dörfer und Städte muss dringend gebremst werden. Während in einzelnen Gemeinden oder Regionen eine Einzonung durchaus Sinn machen kann, sind andere kaum sinnvoll und weder wirtschaftlich noch umweltverträglich erschliessbar. Doch es fehlt eine effektive Koordination in der zürcherischen Raumplanung. Siedlung gegen Verkehr, Stadt gegen Land, kantonale gegen regionale Planung, alles geschieht sehr zufällig, wenn man die Aneinanderreihung von Einzelentscheiden überhaupt als Planung bezeichnen kann. Gerade die Richtplanvorlage Verkehr hat ja aufgezeigt, wie bedenkenlos die gegenseitige Abhängigkeit von Siedlung und Verkehr unbeachtet gelassen wird.

Zum Erschliessungsaufwand. Neue Gebiete zu erschliessen, das heisst, die laufende Zersiedelung zuzulassen, erfordert nicht nur grosse Investitionen in die Infrastrukturen durch die öffentliche Hand, sie werden jährlich Folgekosten für den Unterhalt auslösen: für Verkehrswege, Ver- und Entsorgung, für öffentliche Gebäude. Wenn wir so viel Wert auf den Standortwettbewerb legen, sollten wir diese fortwährenden, immerdauernden Kosten auch einbeziehen und sie abwägen gegen allenfalls etwas höhere Baukosten in gut erschlossenen Siedlungsgebieten. Der Bundesrat schrieb letzten Dezember in einer Motionsantwort, ich zitiere: «Mit der Zersiedelung und den damit verbundenen Umweltbelastungen lässt sich schwerlich urbane Qualität schaffen. Eine kostengünstige und qualitativ hochwertige Siedlungsstruktur ist ein wichtiger Vorteil im Standortwettbewerb.» Wir können uns den Wettbewerb

unter den konkurrierenden Planungsträgern Gemeinden, Regionen und Kanton eigentlich gar nicht mehr leisten. Die Zersiedelung läuft deshalb nicht nur den ökologischen, sondern auch den ökonomischen Gesamtinteressen des Kantons zuwider.

Zum Umweltschutz haben wir schon ziemlich viel geredet heute Morgen. Der Kanton Zürich hat Glück gehabt in diesen letzten Wochen. Trotzdem sollte uns das wachrütteln. Wir versiegeln immer grössere Flächen und wir werden uns zukünftig immer häufiger mit Hochwassersituationen konfrontiert sehen. Natürliche Rückhalteräume werden als Gewerbegebiete überbaut, Hanglagen als neue, bevorzugte Einfamilienhauszonen für attraktive Steuerzahlerinnen und Steuerzahler. Die Folgekosten durch die Naturereignisse sind aber um ein Vielfaches höher als die Kosten für die Vorsorge.

Wir haben letztlich aber auch die Verpflichtung unseren nachfolgenden Generationen gegenüber, intakte Landschaften und lebenswerte Siedlungsräume zu hinterlassen. Der Umweltbericht, der ja letzte Woche ins Haus geflattert ist, hat uns das auch aufgezeigt, ich zitiere auch hier: «Freizeit- und Erholungsansprüche, Infrastrukturanlagen und anhaltende Veränderungen in der landwirtschaftlichen Bewirtschaftung, verstärken den Druck auf die gesamte Landschaft kontinuierlich. Als Folge davon gibt es im Kanton Zürich kaum mehr zusammenhängende naturnahe Landschaften. Die bisher zum Schutz der Landschaft ergriffenen Massnahmen zeigen insgesamt zu wenig Wirkung.» Ein Handlungsbedarf wird also auch von der Regierung erkannt. Unsere nachfolgenden Generationen sollen intakte Landschaften und attraktive Siedlungsräume vorfinden. Die Generationen sollen aber auch noch eigene Gestaltungsmöglichkeiten haben in Entwicklungsgebieten ausserhalb von Gefahrenzonen.

Helfen Sie mit, diesen Handlungsspielraum zu schaffen und zu erhalten, indem Sie die Motion überweisen. Ich danke Ihnen.

Bruno Grossmann (SVP, Wallisellen): Ich spreche zum Postulat 94/2004, Förderung der Siedlungsentwicklung im Einzugsgebiet der S-Bahn. Ich gehe mit den Postulanten einig, dass eine massvolle Verdichtung der bestehenden Bauzonen mit guten ÖV-Verbindungen Sinn macht. Der Regierungsrat will ja das Postulat auch entgegennehmen. In einem dicht besiedelten Raum, wie es der Kanton Zürich ist, müssen die knappen Landreserven möglichst geschont werden. Die Siedlungs-

entwicklung im Einzugsbereich der S-Bahn respektive ihre Anpassung an das bestehende ÖV-Netz macht demzufolge Sinn. Logisch ist auch der Ansatz, dass Gemeinden Siedlungsgebiete im Einzugsbereich der S-Bahn einzonen, bevor ÖV-ferne Standorte eingezont werden. Das tun die Gemeinden in eigenem Interesse. Damit können die Kosten für die Erschliessung auch etwas reduziert werden. Vielleicht werden dadurch sogar einige zum Umsteigen auf den ÖV animiert, was auch nicht so schlecht ist. Verdichtung in bestehenden Bauzonen müssten ebenfalls Reduktionen des Landkostenanteils an den Gesamtbaukosten haben, was ein erstrebenswerter Ansatz ist.

Falls das Postulat auch die Auszoning von heutigen Siedlungsgebieten zum Ziel hat, werden wir dafür gar kein Verständnis haben. Die allermeisten der heutigen Reservezonen und nicht überbauten Bauzonenflächen sind siedlungspolitisch sinnvoll, denn es sind meist Arrondierungen von bestehenden Bauzonen. Verdichtungen in S-Bahn-nahen Gebieten dürfen nicht direkt mit Aus- und Rückzonungen in andern Gebieten verknüpft werden. Zudem haben Aus- und Umzonungen Entschädigungsfolgen, die in keinem Verhältnis zur heutigen finanziellen Situation der öffentlichen Hand stehen. Planwirtschaftliche Instrumente wie Mehr- und Minderwertausgleiche lehnen wir grundsätzlich ab. Und wenn das der Ansatz der Postulanten sein sollte, dann kann ich Ihnen sagen, wir werden dazu keine Hand bieten. Die von den Postulanten geforderte Siedlungsentwicklung nach innen, das heisst eine Verdichtung in den Städten, fördert die Anonymität, meines Erachtens eine unerwünschte Entwicklung mit negativen Folgen in den verschiedensten Lebensbereichen unserer Gesellschaft.

Im Gegensatz zu der Motion 176/2004 und dem Postulat 125/2004 handelt es sich jedoch beim Postulat 94/2004 um einen massvollen Ansatz. Eine Verdichtung gut erschlossener bestehender Bauzonen macht Sinn, sie darf aber nicht dazu führen, dass nur noch Städte und stadtnahe Gebiete und Gemeinden sich weiter entwickeln können.

Teile der SVP werden das Postulat unterstützen. Ich danke Ihnen.

Peter Weber (Grüne, Wald): Ich spreche zum Traktandum 17, Umlagerung der Baulandreserven. Unsere Forderung nach Verminderung des nicht überbauten Siedlungsgebietes, ob eingezont oder nicht eingezont, ist nicht neu, aber aus Sicht der Raumordnung dringend. Die ungebrochene Expansion der Siedlungsfläche im Kanton Zürich bescherte uns

den heutigen Siedlungsbrei, der in der Schweiz seinesgleichen sucht. Die Antwort des Regierungsrates, gestützt auf die Meinung des Kantonsplaners, lässt vermuten, dass man wenig gewillt ist, der laufenden Zersiedlung unserer Räume von der Stadt über die Agglomerationen hin zur Landschaft etwas entgegen zu setzen. Die Antwort zur Motion, Reduktion beziehungsweise Umlagerung der Baulandreserven, gleicht einer Verteidigungsschrift. Dabei könnte ein vordenkender Kantonsplaner doch sagen, «okay, solche Überlegungen müssen wir laufend überprüfen und diskutieren, das interessiert uns». Nein, ist die Antwort, das ist alles zu starr und abstrakt – meint er den Verschleiss des Kulturlandes? – und rechtlich zum Voraus nicht realisierbar. Er übersieht, dass wir das Problem der Baulandreserven andenken wollen. An dieser Stelle möchte ich Sie auf einen intelligenten Artikel, welcher präzise diese Problematik der Zersiedelung unseres Zürcher Siedlungsraumes ähnlich andenkt, aufmerksam machen. Unter dem Titel «Wir werden alle überfahren» im neuen «Hochparterre» Nummer 8 wird klar aufgezeigt, wie eine weitere Zersiedelung gestoppt werden soll. «Wer den Verkehrsinfarkt vermeiden will, muss neuen Verkehr vermeiden», schreibt der Verfasser Willy Germann aus Winterthur. Er nennt die Dinge tatsächlich beim Namen, ich gratuliere ihm, und hoffe sehr, dass seine Fraktionskolleginnen und -kollegen diese unbequeme Prognose beherzigen.

Wir warten demnach gespannt auf den Bericht über die Durchführung und den Verwirklichungsstand – eine interessante Wortschöpfung – der Raumplanung nach Paragraph 10 PBG (*Planungs- und Baugesetz*), der noch dieses Jahr dem Kantonsrat erstattet werden soll. Dann werden wir die Interessen der Umwelt und der Nachhaltigkeit zu den wirtschaftlichen Forderungen neu abwägen. Aber vorher, das heisst heute, möchte ich Ihnen die Überweisung dieser drei Vorstösse ans Herz legen. Alle führen auf den richtigen Weg. Ich habe geschlossen.

Ratspräsident Hans Peter Frei: Ich habe noch zwei Rednerinnen und Redner auf der Rednerliste. Ich möchte diese Geschäfte heute Vormittag noch erledigen.

Monika Spring (SP, Zürich): Ich spreche zum Traktandum 16, zum Postulat von Willy Germann. Die SP ist bereit, dieses Postulat mit ein bisschen Knurren zu überweisen und dieses Knurren kommt daher,

dass dieses Postulat die Rahmenbedingungen für eine solche Verdichtung zu wenig klar ausdeutscht. Und vor allem möchte ich mich Peter Weber anschliessen, der die ganzen verkehrlichen Beziehungen erwähnt hat. Das Problem ist, dass genau mit dieser Verdichtung heute zum Beispiel das ganze Projekt «Stadttunnel Verkehr Zürich West» eben begründet wird. Und wenn im Moment, am letzten Freitag zum Beispiel, das erste Bauprojekt im Maag-Areal ausgeschrieben ist mit der gemischten Wohn- und Büronutzung auf dem Coop-Areal, mit 650 Parkplätzen, da muss ich einfach sagen: Das geht nicht auf! Und von daher müsste natürlich dieses Postulat oder dann könnte es auch eine Motion sein, viel schärfer formuliert werden. Und es dürfte nicht nur heissen, Zielparkplätze sollten nicht erlaubt oder auf ein Minimum beschränkt werden. 650 Parkplätze direkt neben Bahnhof Hardbrücke sind einfach zu viel für eine Teilüberbauung. Das Gleiche gilt für weitere Aspekte im Zusammenhang mit einer Verdichtung. Wenn bei einer starken Verdichtung nicht gleichzeitig die entsprechenden Grün- und Freiflächen geplant und erstellt werden, dann ist diese Verdichtung nicht zum Nutzen der Bevölkerung. Denken Sie an New York, wir haben dort eine grosse Verdichtung, aber wir haben den Central Park, eine riesige Parkfläche mitten in der Stadt. Und man kann aus dem Büro drei, vier Schritte tun und man ist in einem kleinen Paradies. Diesem Aspekt wird in der Stadt gegenwärtig in diesen zur Verdichtung vorgesehenen ehemaligen Industriebrachen viel zu wenig Beachtung geschenkt. Das nur zwei Aspekte. Ich möchte noch hinweisen, dass wir natürlich mit Bruno Grossmann eben gerade nicht einig sind. Es braucht natürlich eine Mehrwertsabschöpfung, wenn auf diese Art und Weise Geschenke gemacht werden, zum Beispiel grossen Immobilienfirmen oder Unternehmen, die eben Land an diesen Verkehrsknoten besitzen. Sie erhalten einfach eine massive Aufstockung der Nutzung geschenkt, ohne dafür etwas leisten zu müssen; das geht wirklich nicht auf. Man müsste dieses Geld verwenden, um eben gleichzeitig Auszoonungen zu finanzieren.

Gerhard Fischer (EVP, Bäretswil): Wenn Sie mich jetzt fragen, was von diesen Fragen, die in diesen Vorstössen aufgeworfen werden, mir am angenehmsten wäre, würde ich wohl auch sagen: am liebsten alles beim Alten belassen, möglichst niemandem auf die Zehen treten, keine Einschränkungen, individuelle Freiheiten erhalten. Wenn ich aber der Realität ins Auge schaue, muss ich sagen, die vorliegenden Vorstösse

fordern eben das, was Not tut. Eine Siedlungsentwicklung nach innen ist unumgänglich. Ein Verkehrskollaps kann nur verhindert werden, wenn wir Einzugsbereiche des ÖV verdichten und damit auch die notwendigen Zonenänderungen vornehmen. Die Zersiedelung kann auch im Interesse der Landwirtschaft nicht einfach weiter hingenommen werden. Und unsere Kinder werden uns danken, wenn wir die Erhaltung der Natur ernst nehmen und darauf bedacht sind und auch etwas unternehmen. Jetzt kurz zu den drei Vorstössen. Die ersten zwei Vorstössen werden wir mitunterstützen, beim dritten sind wir zum Teil auch etwas gespalten.

Ernst Stocker (SVP, Wädenswil): Eigentlich bin ich etwas erstaunt über die Debatte zu diesen drei Geschäften. Ein anderes Mal haben wir einen Strauss von Vorstössen diskutiert, in denen Sie Arbeitsplätze fordern, Lehrstellen fordern, Wirtschaftswachstum fordern. Und hier in unserer Region Zürich, in der viel gebaut wird – viele beneiden uns darum –, insbesondere auch im Bereich der S-Bahn wird gebaut, hier, wo wir einen hohen Lebensstandard fordern, immer mehr Wohnraum pro Person verbrauchen, immer mehr Einpersonenhaushalte haben; das müssen Sie den Leuten einmal sagen. Wir haben einen überhitzten Liegenschaftenmarkt. Sie wollen Auszonungen machen. Das wird die Bodenpreise noch mehr in die Höhe treiben. Der einfache Bürger wird sich kein Eigentum mehr leisten können. Das muss man auch einmal sagen. Wir sollten nicht staatliche Massnahmen fordern; Umlagern und Verteuern und Komplizieren. Kompliziert ist es nämlich jetzt schon genug beim Bauen, bis alle Hürden genommen sind. Und dass Arbeitsplätze geschaffen werden, da braucht es viel. Es braucht viel und wir können nicht nur sagen: Hier dürft ihr und dort nicht und dort nicht. Es wäre viel zu einfach, wenn man glaubte, mit ein paar Umlagerungen und Geldverschiebereien könnten wir die Wirtschaft ankurbeln. Wir lassen es am besten so, wie es ist. Ich glaube, wir sind im Kanton Zürich nicht schlecht dran. Ich bitte Sie, insbesondere Traktandum 17 abzulehnen.

Jürg Trachsel (SVP, Richterswil): Ich spreche auch noch kurz zu Traktandum 17. Und zwar haben Thomas Hardegger und Peter Weber immer wieder von der Verantwortung zukünftigen Generationen gegenüber gesprochen. Wenn man die Verantwortung gegenüber zukünftigen

Generationen wahrnehmen will, dann muss man eben genau dieses Traktandum 17 hochkant ablehnen. Wenn man es nicht macht, übersieht man gerne, dass viele Gemeinden im Kanton Zürich ihrer Pflicht eben nachgekommen sind und Land nur so weit eingezont haben, als sie es in den nächsten 15 bis 20 Jahren auch sinnvoll überbauen können. Sie haben ihre ganze Siedlungsstruktur, ihre ganze Infrastruktur auf dieses Bauland hin ausgerichtet. Wenn Sie also diesem Traktandum 17 zustimmen würden, beschneiden Sie nicht nur die Gemeindeautonomie, sondern Sie machen vor allem das, was Kollege Ernst Stocker vorher auch schon angetönt hat: Sie leisten einer enormen weiteren Verteuerung von Bauland Vorschub und verhindern damit endgültig, dass die zukünftigen Generationen sich überhaupt noch Eigentum leisten können in unserem Kanton. Mit Zersiedelung hat das rein gar nichts zu tun. Lehnen Sie das Traktandum 17 bitte ab. Danke.

Regierungspräsidentin Dorothee Fierz: Gestatten Sie mir noch einige kurze Anmerkungen nur zu Traktandum 17. Es ist zweifellos die Verantwortung des Kantonsrates, sich gelegentlich oder regelmässig Gedanken zu machen, ob die eingezonte Siedlungsfläche ausreichend sei und ob sie am richtigen Ort liege. Dazu hat der Kantonsrat ein Instrument, nämlich den kantonalen Richtplan Siedlung und Landschaft. Dieser Richtplan wird auf Grund einer Gesamtschau erarbeitet und diese Gesamtschau findet in Paragraf 10 statt, den Sie im Laufe dieses Jahres noch zugestellt bekommen. Ich denke, es ist der falsche Ansatz, jetzt auf Grund einer Motion mit einer unmöglichen Frist eine separate, detaillierte Vorlage zu erarbeiten und Ihnen zuzuweisen, die dann eben keine Abwägung der umfassenden Interessen machen kann. Gut gemeint, falsch veranlasst. Sie bekommen Ihr Instrument, Sie haben es schon, und ich denke, die ganze Richtplan-Diskussion führen Sie doch auf Grund Ihrer Bewertungsinstrumente und nicht auf Grund einer Motion, die in dieser Frist auch so nicht umgesetzt werden kann und in der Sie Ihre Gesamtverantwortung auch nicht wahrnehmen können.

Deshalb bitte ich Sie dringend, im Interesse des Kantons Zürich, keine unnötige Verunsicherung auszulösen mit dieser Motion und auf die bewährten Instrumente des Parlamentes abzustützen.

Abstimmungen

Postulat KR-Nr. 94/2004

Der Kantonsrat beschliesst mit 82 : 78 Stimmen, das Postulat zu überweisen.

Postulat KR-Nr. 125/2004

Der Kantonsrat beschliesst mit 82 : 80 Stimmen, das Postulat nicht zu überweisen.

Motion KR-Nr. 176/2004

Der Kantonsrat beschliesst mit 89 : 71 Stimmen, die Motion nicht zu überweisen.

Die Geschäfte 15, 16 und 17 sind erledigt.

8528

Verschiedenes

Keine Wortmeldungen.

Schluss der Sitzung: 12.10 Uhr

Es findet eine Nachmittagssitzung mit Beginn um 14.30 Uhr statt.

Zürich, den 29. August 2005

Die Protokollführerin:

Heidi Baumann

Vom Ausschuss Ratsprotokolle der Geschäftsleitung genehmigt am 19. September 2005.