


164. Sitzung, Montag, 18. Mai 1998, 8.15 Uhr

 Vorsitz: *Kurt Schellenberg (FDP, Wetzikon)*
Verhandlungsgegenstände
1. Mitteilungen

- Antworten auf Anfragen
 - *Umteilung der Sonderschulheime von der Abteilung Volksschule zum Jugendamt*
KR-Nr. 62/1998..... Seite 12067
 - *Jugendfreundlichkeit des Kantons Zürich*
KR-Nr. 100/1998..... Seite 12070
- Zuweisung von neuen Vorlagen *Seite 12072*
- Dokumentationen im Sekretariat des Rathauses
 - *Protokollauflage Seite 12073*

2. Fristerstreckungsgesuch zum Postulat KR-Nr. 69/1994 betreffend Erlass eines Patientenrechtsgesetzes

(Antrag des Regierungsrates vom 4. Februar 1998 und gleichlautender Antrag der Geschäftsprüfungskommission vom 27. März 1998)

 KR-Nr. 69/1994..... *Seite 12073*
3. Fristerstreckungsgesuch zum Postulat KR-Nr. 210/1994 betreffend Aus- und Weiterbildung des Pflegepersonals mit den neuen Ausbildungsrichtlinien des Roten Kreuzes

(Antrag des Regierungsrates vom 4. Februar 1998 und geänderter Antrag der Geschäftsprüfungskommission vom 27. März 1998)

 KR-Nr. 210a/1994..... *Seite 12075*
4. Beschluss des Kantonsrates über die Bewilligung von Rahmenkrediten für die Förderung des

Wohnungsbaus und des Wohneigentums

(Antrag des Regierungsrates vom 28. Oktober 1997
und Antrag der Kommission vom 9. März 1998)

3609 a..... Seite 12076

5. Ausbau der Strecke Zürich–Winterthur

Motion Astrid Kugler (LdU, Zürich) und Esther Zumbunn (DaP/LdU, Winterthur) vom 24. Februar 1997
(schriftlich begründet)

KR-Nr. 61/1997, RRB-Nr. 1482/9. 7. 1997 (Stellungnahme)..... Seite 12097

6. Bereitstellung von 24 Mio. Franken aus bestehenden Fondsmitteln für ein Beschleunigungsprogramm des öffentlichen Verkehrs auf Strassen ausserhalb der Städte Zürich und Winterthur für den Zeitraum 1998 bis 2003

Postulat Peter Stirnemann (SP, Zürich) und Reto Cavegn (FDP, Oberengstringen) vom 26. Mai 1997
(schriftlich begründet)

KR-Nr. 179/1997, RRB-Nr. 2333/28. 10. 1997 (Stellungnahme)..... Seite 12111

7. Verbot von hochgefährlichen Gütertransporten auf dem Flughafen Zürich

Postulat Helen Kunz (LdU, Opfikon) vom 9. Juni 1997
(schriftlich begründet)

KR-Nr. 215/1997, RRB-Nr. 2013/17. 9. 1997 (Stellungnahme)..... Seite 12127

Verschiedenes Seite 12135

– Fraktions- oder persönliche Erklärungen

- *Erklärung der LdU-Fraktion betreffend Rückschaffung junger Bosnierinnen und Bosnier in Ausbildung* Seite 12126

– Rücktrittserklärungen

- *Jacqueline Fehr (SP, Winterthur) aus dem Kantonsrat*..... Seite 12135

- *Kurt Sintzel (CVP, Zollikon) aus dem Kantonsrat...
Seite 12136*
- Neu eingereichte Parlamentarische Vorstösse ... *Seite 12137*
- Rückzüge
- *Rückzug der Motion KR-Nr. 183/1996 Seite 12138*

Geschäftsordnung

Ratspräsident Kurt Schellenberg: Das Wort wird nicht verlangt. Die Traktandenliste ist in der vorliegenden Form genehmigt.

1. Mitteilungen

Antworten auf Anfragen

Umteilung der Sonderschulheime von der Abteilung Volksschule zum Jugendamt

KR-Nr. 62/1998

Susi Moser-Cathrein (SP, Urdorf) und Martin Michael Ott (Grüne, Bäretswil) haben am 9. Februar 1998 folgende Anfrage eingereicht:

Infolge der Umstrukturierung der Erziehungsdirektion ist letzte Woche der Entscheid gefallen, dass die Sonderschulheime in das neu zu bildende «Amt für Jugendhilfe und Berufsberatung» überführt werden. Davon sind 17 Heime, vorwiegend aus dem Behindertenbereich, betroffen.

Aufgrund eines Regierungsratsbeschlusses von 1980 wurden die Sonderschulen und Sonderschulheime, die der Erziehung und Schulung der Jugendlichen dienen, vom Jugendamt der Volksschule zugeteilt. Die Sonderschulung ist im Volksschulgesetz geregelt und umfasst den Unterricht, die Erziehung, die Betreuung und Behandlung. Der Erziehungsrat des Kantons Zürich hat am 9. April 1996 das Leitbild für das sonderpädagogische Angebot im Kanton Zürich als verbindliche Grundlage für die Ausgestaltung des sonderpädagogischen Angebots im Kanton Zürich in Kraft gesetzt. Zielsetzung des Leitbildes ist unter anderem die vermehrte Integration der Sonderschulen in der Volksschule. Für das Bildungswesen ist das Volksschulgesetz massgebend, für das Jugendamt gilt das Jugendhilfegesetz. Im Interesse einer integrativen Volksschule sollten alle Schulen, auch die Heimschulen, der Abteilung Volksschule unterstellt bleiben.

In diesem Zusammenhang bitten wir den Regierungsrat um die Beantwortung folgender Fragen:

1. Bei der Umsetzung des Leitbildes für das sonderpädagogische Angebot im Kanton Zürich und im *wif!*-Projekt Nr. 31, welches noch nicht abgeschlossen ist, werden die Grundlagen für die weitere Entwicklung im Sonderschulbereich gelegt. Haben für den Erziehungsdirektor strukturelle Änderungen in der Verwaltung Vorrang vor bildungspolitischen Zielsetzungen? Wenn ja, weshalb?
2. Aus welchen Gründen macht der Regierungsrat den Regierungsratsbeschluss aus dem Jahre 1980 bereits heute wieder rückgängig? Hat sich die Zuteilung der Sonderschulheime an die Volksschule nicht bewährt? Wenn nein, weshalb nicht?
3. Ergeben sich aus der Sicht des Regierungsrates durch die Umteilung Vorteile für die Sonderschulung, wenn ja, welche?
4. Sonderschulung bedeutet Bildung, gleich auf welcher Stufe diese noch stattfinden kann. Sie gehört daher im eigentlichen Sinn zur Volksschule. Die Zuteilung der Sonderschulheime an das Jugendamt hat zur Folge, dass sich im Bereich der Schulung neue Schnittstellen mit der Abteilung Volksschule ergeben! Wie wird die Schnittstellenproblematik gelöst, und welche Synergien ergeben sich aus dieser Umteilung?
5. Verbleibt das Jugendamt definitiv in der Erziehungsdirektion, oder ist damit zu rechnen, dass dieses Amt – wie früher geplant – zu einem späteren Zeitpunkt der Fürsorge zugeteilt wird?
6. Teilt der Regierungsrat mit uns die Auffassung, dass jede Form von Bildung und Erziehung in die Verantwortung der Volksschule gehört? Wenn nicht, weshalb nicht?
7. Die Sonderschulung ist Teil des Volksschulauftrags; auch behinderte Kinder haben ein Recht auf Schulung. Wie begegnet der Erziehungsdirektor dem Vorwurf, dass behinderte Kinder, die in Heimen geschult werden, nicht mehr zur Volksschule gehören, sondern zur Jugendhilfe? Hat der Regierungsrat die Stigmatisierung dieser Kinder zusammen mit ihren Eltern bei seinem Entscheid berücksichtigt? Mit welchen Argumenten kann der Regierungsrat diesen Vorwurf entkräften?

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

Bis anhin waren die Zuständigkeiten für Einrichtungen der stationären Betreuung von Kindern und Jugendlichen aufgeteilt: Die Schulheime unterstanden dem Jugendamt; die Sonderschulheime waren der

Abteilung Volksschule unterstellt. Im neuen Amt für Jugend und Berufsberatung sind nun alle diese Einrichtungen zusammengefasst. Diese strukturelle Anpassung beeinflusst weder das sonderpädagogische Leistungsangebot in den Sonderschulheimen noch die bildungspolitischen Zielsetzungen, wie sie das Leitbild für das sonderpädagogische Angebot beschreibt. Das Leitbild und die für dessen Umsetzung notwendigen Bestimmungen sind für alle Verwaltungseinheiten, welche Leistungen und Aufgaben in diesem Bereich erfüllen, bindend.

Die Unterstellung der Sonderschulheime unter das neue Amt für Jugend und Berufsberatung ist Teil der notwendigen Strukturanpassung innerhalb der neu strukturierten Erziehungsdirektion. Dieser Wechsel vereinheitlicht die Zuständigkeiten, vereinfacht die internen Betriebsabläufe und klärt die Situation gegenüber den Einrichtungen der stationären Betreuung. Das Jugendamt ist bereits heute Verbindungsstelle im Rahmen der interkantonalen Vereinbarungen über die Vergütungen an Betriebsdefizite und die Zusammenarbeit zugunsten von Kinder- und Jugendheimen sowie für Behinderteneinrichtungen (IHV) und des Teilabkommens Sonderschulen der EDK-Ost.

Die Vorteile der neuen Regelung bestehen hauptsächlich in der einheitlichen und integralen Zuständigkeit einer Verwaltungseinheit für alle Belange der ambulanten und der stationären Jugendhilfe, einschliesslich der Sonderschulheime.

Schnittstellen in den Bereichen Schulung und Erziehung zwischen dem neuen Volksschulamt und dem Amt für Jugend und Berufsberatung bestehen bei jedem Organisationsmodell. Die fachliche und administrative Zusammenarbeit der beiden Ämter ist weiterhin gewährleistet; sie wird überdies durch die neuen Strukturen der Erziehungsdirektion verstärkt. Synergien ergeben sich insbesondere dadurch, dass neu ein einziges Amt für sämtliche Fragen der familienergänzenden bzw. familienersetzenden Unterbringung von Kindern und Jugendlichen zuständig und verantwortlich ist.

Der Regierungsrat hat bereits mit Beschluss vom 17. September 1997 entschieden, dass das Jugendamt in der Erziehungsdirektion bleibt.

Nicht jede Form von Bildung und Erziehung gehört in die Verantwortung der Volksschule, von entscheidender Bedeutung ist vielmehr, dass Bildung und Erziehung in einer Direktion zusammengefasst sind.

Dass auch behinderte Kinder ein Recht auf Schulung haben, steht in keiner Weise zur Diskussion und wird durch die Unterstellung der Sonderschulheime unter das Amt für Jugend und Berufsberatung nicht in Frage gestellt. Die neue Regelung soll vielmehr durch klarere kantonale Zuständigkeiten dazu beitragen, Schulung und Erziehung von Kindern

und Jugendlichen in stationären Einrichtungen auf hohem Niveau weiterzuführen und – wo angezeigt – zu verbessern.

Jugendfreundlichkeit des Kantons Zürich

KR-Nr. 100/1998

Chantal Galladé (SP, Winterthur) und Emy Lalli (SP, Zürich) haben am 16. März 1998 folgende Anfrage eingereicht:

Grundsätzlich wollen alle Gemeinden, Städte, Kantone, Politiker und Politikerinnen jugendfreundlich sein und etwas für die Jugend tun. Oft bleibt es aber bei Lippenbekenntnissen. Nur ungenügend wird auf die Bedürfnisse und Ideen der Jugend eingegangen; oft kennt man diese Bedürfnisse und Ideen gar nicht. Der Kanton Luzern hat sich mit dem Thema Jugend differenziert auseinandergesetzt und hat auch Konzepte erstellt. Er hat sich vorgenommen, zum jugendfreundlichsten Kanton der Schweiz zu werden. Dies wird ihm ohne Zweifel mit Leichtigkeit gelingen, da er gar keine ernsthafte Konkurrenz zu befürchten hat. Viel mehr Kantone, Städte und Gemeinden sollten in diesen Wettbewerb einsteigen und damit in ihre Jugend und zugleich in ihre Zukunft investieren.

1. Der Kanton Luzern hat sich zum Ziel gemacht, der jugendfreundlichste Kanton der Schweiz zu werden. Hat der Kanton Zürich sich schon mal Gedanken (evtl. auch Studien usw.) über seine Jugendfreundlichkeit gemacht? Wenn ja, was ist dabei herausgekommen?
2. Bemüht sich der Kanton Zürich ebenfalls darum, ein jugendfreundlicher Kanton zu sein oder zu werden? Wenn ja, auf welche Art?
3. Liegen konkrete Projekte oder Konzepte vor, oder sind welche geplant, die speziell auf die Bedürfnisse der Jugendlichen eingehen oder ihre Interessen berücksichtigen? Wenn ja, welche? Und wann sollen sie realisiert werden?

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

Es liegen zwar keine umfassenden Untersuchungen über die Bedürfnisse der Kinder und Jugendlichen im Kanton Zürich vor. Den Belangen der Kinder, Jugendlichen und ihrer Familien wird aber grosse Bedeutung beigemessen. Dies zeigen die nachfolgend im Sinne einer unvollständigen Aufzählung dargestellten bestehenden und in Überarbeitung befindlichen Strukturen und Angebote.

Die Jugend- und Familienhilfe ist in zwei Gesetzen und zugehörigen Verordnungen geregelt: die ambulanten Angebote im

Jugendhilfegesetz vom 14. Juni 1981 (LS 852.1), die Angebote der stationären Unterbringung im Gesetz über die Jugendheime und die Pflegekinderfürsorge vom 1. April 1962 (LS 852.2). Beide Gesetze stellen auch im interkantonalen Vergleich – im Kanton Luzern z.B. bestehen keine vergleichbaren Gesetzesbestimmungen – fortschrittliche Grundlagen für eine bedürfnisgerechte, bewegliche und dezentrale Jugend- und Familienhilfe dar. Sie legen einerseits materielle Vorgaben und Ziele fest und regeln andererseits Organisation und Finanzierung der Jugend- und Familienhilfe.

Sowohl die Jugend- und Familienhilfe als auch die Berufsberatung und die Jugendstrafrechtspflege sind dezentral organisiert. Die Jugendsekretariate der Bezirke und Gemeinden sind in umfassendem Sinne für die Unterstützung, Beratung und Begleitung der Familien von der Geburt des Kindes bis zur Mündigkeit zuständig. Diese Form polyvalenter, bevölkerungsnaher Angebote hat sich bewährt. Sie werden laufend neuen Anforderungen angepasst. Es sei namentlich hingewiesen auf die Bestrebungen zur Schaffung und Vermittlung von Lehrstellen sowie auf die Einrichtung von regionalen Kinderschutzgruppen der Jugendsekretariate und der Bezirksanwaltschaften. Die Angebote der öffentlichen Einrichtungen werden ergänzt durch private Stellen, die zum Teil mit Geldern der öffentlichen Hand unterstützt werden.

Auf kantonalen Ebene werden die Jugendsekretariate durch das kantonale Jugendamt und die Jugendanwaltschaften durch die Jugendstaatsanwaltschaft koordiniert und unterstützt. Darüber hinaus befassen sich weitere Verwaltungsabteilungen mit Jugendfragen, und es bestehen kantonale Gremien zu besonderen Themenstellungen, z.B. die Kantonale Kommission für Drogenfragen und die Kantonale Kommission für Kinderschutz.

Im Zuge der Verwaltungsreform sind zwei Projekte in Arbeit, die sich unmittelbar mit Jugendfragen beschäftigen. Das *wif!*-Projekt Nr. 10 untersucht die Angebote und Strukturen der Berufs- und Laufbahnberatung, das *wif!*-Projekt Nr. 31 jene der ambulanten und der stationären Jugend- und Familienhilfe. In beiden Projekten stehen sowohl die Inhalte als auch die Strukturen zur Diskussion. Gestützt auf die heutigen Bedürfnisse der Kinder, Jugendlichen und ihrer Familien sowie auf die Grundsätze der wirkungsorientierten Verwaltungsführung wird das Bestehende kritisch überprüft, und es werden neue Vorschläge erarbeitet. Diese Projekte zeigen die grosse Bedeutung und den Stellenwert auf, welche den Kindern, Jugendlichen und den Familien im Kanton Zürich beigemessen wird.

Zuweisung von neuen Vorlagen

Zuweisung an die Kommission 3634 (EI von Rudolf Busenhard betreffend Änderung des Abfallgesetzes zur Einführung des Transportes von Abfall mit der Bahn):

– **Privatisierung der Abfallentsorgung**

Bericht und Antrag des Regierungsrates an den Kantonsrat zum Postulat KR-NR. 342/1994, 3641

Zuweisung an die Justizverwaltungscommission:

– **Verordnung über die Fähigkeitsprüfung für den Rechtsanwaltsberuf (Änderung), 3643**

Zuweisung an die Justizverwaltungscommission und im Mitberichtsverfahren an die Finanzkommission:

– **Festsetzung der Besoldungen der Mitglieder des Obergerichts (Änderung)**

Beschluss des Kantonsrates, 3642

– **Verordnung über die Vergütungen an die Mitglieder der Aufsichtskommission über die Rechtsanwälte (Änderung), 3644**

Dokumentationen im Sekretariat des Rathauses

Im Sekretariat des Rathauses liegen zur Einsichtnahme auf:

- Protokoll der 160. Sitzung vom 20. April 1998, 8.15 Uhr
- Protokoll der 162. Sitzung vom 4. Mai 1998, 9.15 Uhr.

2. Fristerstreckungsgesuch zum Postulat KR-Nr. 69/1994 betreffend Erlass eines Patientenrechtsgesetzes

(Antrag des Regierungsrates vom 4. Februar 1998 und gleichlautender Antrag der Geschäftsprüfungskommission vom 27. März 1998)

KR-Nr. 69/1994

Der Kantonsrat hat dem Regierungsrat am 27. Februar 1995 das von Kantonsrat Willy Spieler, Küssnacht, Kantonsrätin Susanne Frutig, Dielsdorf und Kantonsrat Ernst Wohlwend, Winterthur, eingereichte Postulat betreffend Erlass eines Patientenrechtsgesetzes (KR-Nr. 69/1994) überwiesen. Die Gesundheitsdirektion hat anfangs 1997 eine

interdisziplinäre Arbeitsgruppe eingesetzt mit dem Auftrag, bis Ende 1998 eine Vorlage für ein totalrevidiertes Gesundheitsgesetz zu erarbeiten. Die künftige Gestaltung der Patientenrechte ist Teil der zeitaufwendigen Revisionsarbeiten. Die Anliegen des Postulats werden somit erfüllt werden, weshalb der Regierungsrat im Geschäftsbericht 1997 dessen Abschreibung beantragen wird. Da der Regierungsrat über den Geschäftsbericht 1997 erst nach Ablauf der Frist für die Berichterstattung und Antragstellung beschliessen wird, ersucht er den Kantonsrat, die Frist gemäss § 24 des Kantonsratsgesetzes um ein Jahr zu erstrecken.

Werner Hegetschweiler (FDP, Langnau a. A.), Präsident der Geschäftsprüfungskommission: Der Vizepräsident der GPK, Martin Bornhauser, der jeweils die Fristerstreckungsgesuche für die GPK vorbereitet, kann heute aufgrund eines Velounfalls nicht im Rat erscheinen. Aus diesem Grund informiere ich Sie über die Fristerstreckungsgesuche.

Der Regierungsrat beantragt dem Kantonsrat, die Beantwortungsfrist für die Postulate KR-Nr. 69/1994 und KR-Nr. 210a/1994 um ein Jahr zu verlängern. Gleichzeitig weist er darauf hin, dass er in seinem Geschäftsbericht die Abschreibung der beiden Postulate beantragt. Da der Geschäftsbericht nicht innerhalb der Frist zur Behandlung kommt, muss der Regierungsrat aus rein formellen Gründen eine Fristerstreckung beantragen.

Mit der Überweisung des Postulats Spieler vor etwas mehr als drei Jahren verlangte der Kantonsrat vom Regierungsrat ein Patientenrechtsgesetz. Die Gesundheitsdirektion entschloss sich anfangs 1997 auf Antrag der eingesetzten Arbeitsgruppe, kein eigenes Patientenrechtsgesetz zu erarbeiten, sondern das Anliegen im Rahmen der Totalrevision des Gesundheitsgesetzes zu behandeln und zu berücksichtigen. Da heute in keiner Weise bekannt ist, ob und wie dem Anliegen des Postulats entsprochen wird, sind sowohl der Postulant als auch die einstimmige GPK der Ansicht, dass die Fristerstreckung um ein Jahr genehmigt werden soll. Dies in der Meinung, dass bei der Behandlung des Geschäftsberichts am 9. November 1998 über den regierungsrätlichen Abschreibungsantrag diskutiert und entschieden werden kann. Bis dahin liegen hoffentlich konkretere Angaben vor. Erst dann soll der Rat entscheiden, ob er dem Abschreibungsantrag mit oder ohne Kommentar zustimmt oder ob er einen Ergänzungsbericht verlangt.

Die GPK beantragt Ihnen also, dem Fristerstreckungsgesuch zuzustimmen.

Ratspräsident Kurt Schellenberg: Die GPK beantragt die Frist für die Berichterstattung und Antragstellung zum Postulat KR-Nr. 69/1994 um ein Jahr zu erstrecken. Es wird kein anderer Antrag gestellt.

Damit ist die Frist um ein Jahr, das heisst bis zum 27. Februar 1999 erstreckt.

Das Geschäft ist erledigt.

3. Fristerstreckungsgesuch zum Postulat KR-Nr. 210/1994 betreffend Aus- und Weiterbildung des Pflegepersonals mit den neuen Ausbildungsrichtlinien des Roten Kreuzes

(Antrag des Regierungsrates vom 4. Februar 1998 und geänderter Antrag der Geschäftsprüfungskommission vom 27. März 1998)

KR-Nr. 210a/1994

Werner Hegetschweiler (FDP, Langnau a. A.), Präsident der Geschäftsprüfungskommission: Es geht hier um das Postulat Schwyn betreffend Aus- und Weiterbildung des Pflegepersonals im Zusammenhang mit den neuen Ausbildungsrichtlinien des Roten Kreuzes. Der Regierungsrat beantragt, die Beantwortungsfrist um ein Jahr zu verlängern, um dieses Geschäft im November im Geschäftsbericht abschreiben zu lassen.

Im Gegensatz zum letzten Geschäft vertritt die GPK die Ansicht, der Kantonsrat könne das Postulat bereits heute abschreiben. Da die Meinung der GPK vom regierungsrätlichen Antrag abweicht, hat die GPK eine eigene Vorlage KR-Nr. 210a/1994 ausgearbeitet. Um Zeit zu sparen erlaube ich mir darauf zu verweisen und sie nicht zu zitieren. Die Postulatsforderungen wurden zwischenzeitlich durch den Regierungsrat vollumfänglich erfüllt. Eine Fristerstreckung aus bloss formellen Gründen und eine zweite Diskussion anlässlich der Behandlung des Geschäftsberichts 1997 erscheinen der GPK nicht effizient.

Sie beantragt Ihnen daher, dem Fristerstreckungsgesuch des Regierungsrates nicht zu folgen, sondern das Postulat heute abzuschreiben.

Ratspräsident Kurt Schellenberg: Die GPK beantragt Ihnen die Abschreibung des Postulats Schwyn, KR-Nr. 210/1994. Es wird kein anderer Antrag gestellt.

Damit ist das Postulat KR-Nr. 210/1994 abgeschrieben.

Das Geschäft ist erledigt.

4. Beschluss des Kantonsrates über die Bewilligung von Rahmenkrediten für die Förderung des Wohnungsbaus und des Wohneigentums

(Antrag des Regierungsrates vom 28. Oktober 1997 und Antrag der Kommission vom 9. März 1998) **3609 a**

Eintreten

Benedikt Gschwind (LdU, Zürich), Präsident der vorberatenden Kommission: Ich möchte meine Ausführungen zur Vorlage 3609 wie folgt gliedern:

- Bisherige Kredite zur Wohnbauförderung im Kanton Zürich
- Standortbestimmung 1996/97
- Inhalt des heutigen Antrags der Regierung
- Kommissionsarbeit und Anträge

Bisherige Kredite zur Wohnbauförderung:

Der Anfang der Wohnbauförderung im Kanton Zürich geht auf das Jahr 1918 zurück. Die Wohnungsnot in den Jahren 1916 und 1917 veranlasste den Regierungsrat, verschiedene Massnahmen zu prüfen und zu treffen. Er genehmigte am 1. August 1918 das Modell einer Zweifamilien-Notwohnbau zur provisorischen Unterbringung von obdachlosen Familien. Am 5. September 1918 beschloss der Regierungsrat die Ausführung von 8 Notwohnbauten in Winterthur. Dies waren die ersten Wohnbauten, die mit finanzieller Hilfe des Staates realisiert wurden. Die Ermächtigung für die erste Zusicherung einer staatlichen Finanzhilfe für den Bau von dauerhaften Wohnungen im Sinne der Grundsätze über die Förderung des Kleinwohnungsbaus erfolgte am 15. November 1918. Die erste kantonale Subventionszusicherung im Rahmen des Kleinwohnungsbaus mit Beteiligung des Bundes folgte 1919. Der Kanton Zürich hat bis heute rund 53'000 Wohnungen unterstützt.

Nach den Phasen des Kleinwohnungsbaus bis 1932 folgten 1946/47 Wohnbauaktionen aus Arbeitsbeschaffungsmitteln und von 1940 bis 1989 Wohnbauförderung, ähnlich wie wir sie heute kennen. Am 24. September 1989 stimmte das Zürcher Volk einem neuen Gesetz über die Förderung des Wohnungsbaus und des Wohneigentums zu, das seit

dem 1. Januar 1991 in Kraft ist. Dieses Gesetz ersetzt alle früheren Erlasse und stellt die Koordination und Verknüpfung mit der Wohnbauförderung des Bundes sicher.

Wohnbaupolitik und Wohnbauförderung sind im Kanton Zürich primär Gemeindeaufgaben. Im Rahmen der kommunalen Bau- und Zonenordnung entscheiden die Gemeinden unter Berücksichtigung des kantonalen Richtplans über die Siedlungsentwicklung. Zusätzlich bestimmen sie frei, ob und in welchem Umfang eine kommunale Wohnbauförderung erfolgen soll. Aus diesem Grund kommt die kantonale Wohnbauförderung nur zum Tragen, wenn die Gemeinde eine gleichwertige Leistung erbringt. Leistungen Dritter, die nicht selbst Träger des Bauvorhabens sind, können bis zum vollen Betrag als Gemeindeleistungen angerechnet werden.

Schliesslich beteiligt sich auch der Bund in der Finanzierung des Wohnungsbaus und der Eigentumsförderung. Eine Kantonalisierung wird zwar immer wieder diskutiert, bis heute aber immer abgelehnt, weil eine Einschränkung des sozialen Wohnungsbaus befürchtet wurde. Aufgrund des Wohnbauförderungsgesetzes bewilligte der Kantonsrat in den Jahren 1991 bis 1996 Rahmenkredite für Darlehen von insgesamt 120 Millionen Franken. Die Details dazu finden Sie auf Seite 9 der Vorlage. Für drei Jahre wurden jeweils 42 Mio. Franken bewilligt, und zweimal folgten weitere 18 Mio. Franken als eine Art Nachtragskredite.

Standortbestimmung 1996/97:

Bei der Beratung der letzten Vorlage am 8. Juli 1996 wurde in diesem Saal von verschiedener Seite gefordert, wegen der Entspannung auf dem Wohnungsmarkt und der dafür gespannten Finanzlage des Kantons eine Standortbestimmung über Art und Ausmass der kantonalen Wohnbauförderung vorzunehmen. Der Regierungsrat hat deshalb am 21. August 1996 auf Antrag der Direktionen der Volkswirtschaft, des Innern und der öffentlichen Bauten dem renommierten Büro «Wüst & Partner, Zürich» den Auftrag für eine Studie mit dem Titel «Wohnungsmarktperspektive Kanton Zürich 1996 bis 2010» gegeben. Diese Studie soll der Erarbeitung einer generellen Standortbestimmung für die zukünftige Wohnbauförderung und als Entscheidungsgrundlage bezüglich der Siedlungsentwicklung im Wohnbereich dienen. Der Schlussbericht dieser Studie liegt seit Juli 1997 vor. Er wurde im Rahmen der Statistischen Berichte des Kantons Zürich publiziert und ist damit öffentlich. Der Bericht bestätigt die Entspannung auf dem Wohnungsmarkt und sieht keine Indizien für eine Trendwende in den kommenden Jahren. «Wüst & Partner» wägen in ihrem Bericht u.a. die beiden Varianten Objekt- und Subjekthilfe bei der Wohnbauförderung

gegeneinander ab. Heute haben wir bekanntlich eine Objekthilfe, d.h. die öffentliche Hand gewährt dem Investor ein Darlehen für den Bau bzw. die Sanierung von Mietwohnungen. Die Subjekthilfe unterstützt direkt unterstützungsbedürftige Zielgruppen. Obwohl die Subjekthilfe hinsichtlich der Unterstützung von tatsächlich Bedürftigen effizienter wäre, empfehlen «Wüst & Partner» aus realpolitischen Gründen – es wären komplizierte Gesetzesänderungen nötig – und der angespannten Finanzlage – mit der Subjekthilfe wäre auch ein grösserer Verwaltungsaufwandverbunden – das Beibehalten der heutigen Objekthilfe. Sie regen aber eine Überprüfung der potentiellen Leistungsbezüger an. Einerseits mit einer Überprüfung der Anforderungen der Mieter – u.a. der Einkommensgrenzen – und des Geltungsbereichs, z.B. mit einer Ausdehnung auf finanzschwache Alleinstehende und Paare, die noch nicht 60 Jahre alt sind. Weiter postulieren sie eine Konzentration der finanziellen Mittel auf Sanierungen.

Gleichzeitig befasste sich auch die vom Regierungsrat eingesetzte Wohnbaukommission, welcher Vertreterinnen und Vertreter der am Wohnungswesen beteiligter Kreise angehören, mit einer Standortbestimmung. Sie verabschiedete am 7. Februar 1997 einen Bericht «Empfehlungen zur Wohnbauförderung des Kantons Zürich», der Ausgangspunkt für die heutige Vorlage war.

Die kantonale Wohnbaukommission unterbreitet dem Regierungsrat folgende Empfehlungen:

1. Weiterführung der kantonalen Wohnbauförderung gemäss heutiger Praxis mit erneuter Überprüfung im Jahre 2000, d.h. auch Ablehnung der Einführung einer Subjektwohnhilfe zum heutigen Zeitpunkt. Weiterführung der Eigentumsförderung auf bisherigem tiefem Niveau.
2. Revision des Wohnbauförderungsgesetzes, insbesondere Ausdehnung des Geltungsbereichs auf Alleinstehende und Paare unter 60 Jahren. Nach geltendem Recht werden nur Wohnungen für Familien und Alleinerziehende sowie für Personen über 60 Jahren und für Behinderte unterstützt. Heute sind aufgrund der Arbeitsmarktsituation vermehrt auch Langzeitarbeitslose und Ausgesteuerte auf dem Wohnungsmarkt benachteiligt. Ausserdem soll die gleichwertige Gemeindeleistung überprüft werden.
3. Revision der Wohnbauförderungsverordnung bis Ende 1997 aufgrund des geltenden Wohnbauförderungsgesetzes, u. a. Senkung der Einkommenslimiten, um sozial effektiver zu unterstützen.
4. Die Volkswirtschaftsdirektion unterstützt die Gründung einer privaten Stiftung zur Förderung des gemeinnützigen und sozialen

Wohnungsbaus mit Beteiligung der Gemeinden. Mit dieser Stiftung sollen vor allem Aktionen und Massnahmen von gemeinnützigen Organisationen unterstützt werden, die aufgrund des kantonalen Rechts nicht möglich sind, z.B. Vermittlung von preisgünstigem Wohnraum, Starthilfe für gemeinnützige Organisationen und Wohnbauträger.

5. Gewährung eines Rahmenkredits von 34 Mio. Franken für Bau und Sanierung von Wohnungen für die Dauer von drei Jahren und 2 Mio. Franken für Beiträge für den Erwerb von Wohneigentum als Symbolcharakter.

Inhalt des heutigen Antrags:

Gestützt auf diese Empfehlungen unterbreitet uns der Regierungsrat nun den Antrag, den Sie als Vorlage 3609 vor sich haben. Die Regierung will die Wohnbauförderung in den nächsten Jahren gezielt auf Personen mit kleinem Einkommen und Vermögen ausrichten. Deshalb kommt die Regierung zum Schluss, dass ein reduzierter Rahmenkredit ausreicht, um die pendenten und den Grossteil der voraussichtlichen Subventionsgesuche bearbeiten zu können.

Der Regierungsrat beantragt dem Kantonsrat einen Rahmenkredit von 15 Mio. Franken für den Bau und die Sanierung von Mietwohnungen sowie einen Rahmenkredit von 2 Mio. Franken für den Erwerb von Wohneigentum, beide für eine Dauer von drei Jahren. Aufgrund der angespannten Finanzlage des Kantons und der Entspannung des Wohnungsmarktes, welche vor allem dem Mittelstand zugute kommt, erachtet der Regierungsrat eine solche Beschränkung für vertretbar. Der Regierungsrat betont aber, dass es für einkommensschwächere Personen nach wie vor schwierig ist, geeignete Wohnungen zu finden. Die heutigen Leerwohnungen sind für diese Kreise meist unerschwinglich. Eine völlige Einstellung des kantonalen Engagements lehnt der Regierungsrat also ab.

Regierungsrat Ernst Homberger orientierte die Kommission, dass der Bund im Rahmen seiner Wohnbauförderung für den Kanton Zürich für das Jahr 1998 folgende Kontingente festgelegt hat: 145 Wohnungen für Neubau-Mietwohnungen, 125 Wohnungen für Wohneigentum. Eine Abschaffung der Bundeshilfe in der Wohnbauförderung wird zwar erneut diskutiert. Entscheide sind aber noch nicht absehbar.

Beratungen der Kommission und Anträge:

Unsere Kommission beriet den Antrag des Regierungsrates am 5. Februar eingehend. Es kam zu einer ausführlichen Diskussion über Sinn und Zweck der Wohnbauförderung. Die grosse Mehrheit der

Kommission stellte sich trotz veränderter Rahmenbedingungen hinter den Antrag der Regierung. Diesen veränderten Rahmenbedingungen wurde ja auch mit dem tieferen Kredit Rechnung getragen. Es wurde festgehalten, dass bis heute ein grosser Teil der Gesuche aus der Stadt Zürich kommt. Dies wurde im Interesse einer gesunden Durchmischung der Bevölkerungsstruktur und Verteilung der Lasten als nicht unbedingt wünschbar erachtet. Die Kommission begrüsst deshalb, dass es in den letzten Jahren vermehrt auch zu Genossenschaftsgründungen in Winterthur und Landgemeinden – insbesondere aus dem Zürcher Oberland und aus Seegemeinden – gekommen ist. Voraussetzung dafür ist natürlich, dass auch die jeweiligen Gemeindebehörden solchen Projekten positiv gegenüber stehen. Wir appellieren deshalb an alle im Rat, welche in den Gemeinden politisch Verantwortung tragen, Genossenschaftsneugründungen aktiv zu unterstützen. Meistens sind dies Leute, die sich auch mit ihrem Wohnort identifizieren und selber einen aktiven Beitrag im Gemeinwesen leisten.

Eine Minderheit der Kommission – die SVP-Fraktion – wollte auf den Antrag nicht eintreten. Nachdem die Kommissionsmitglieder ihre Fraktionen konsultiert hatten, kam es anlässlich einer Pausensitzung am 9. März 1998 zur Bereinigung unseres Antrags. Nebst dem zu erwartenden Nichteintretensantrag gab es zwei Änderungsanträge bei der Kredithöhe. Die SP-Mitglieder beantragten eine Erhöhung auf 20 Mio. Franken, da der vorgeschlagene Kreditrahmen aufgrund der bekannten Projekte nicht ausreiche. Die SVP stellte eventual den Antrag – falls ihr Nichteintretensantrag keine Mehrheit findet –, lit. a) auf 5 Mio. Franken zu kürzen und lit. b) zu streichen. Sie finden diese Anträge in der Vorlage 3609 a, in welcher unsere Ratskollegin Regina Bapst in der Aufzählung der Kommissionsmitglieder irrtümlicherweise fehlt.

Zum Schluss möchte ich dem Volkswirtschaftsdirektor, Regierungsrat Ernst Homberger, Christian Caduff, Chef Amt für Wohnbauförderung, Esther Fischer, juristische Sekretärin der Volkswirtschaftsdirektion sowie unserer Kommissionssekretärin, Marianne Heusi, für ihre Unterstützung der Kommissionsarbeit herzlich danken. Dank gebührt auch meinen Kolleginnen und Kollegen für die konstruktive Zusammenarbeit. Sicher war es ein Vorteil, dass unsere Kommission bereits zwei Vorlagen zum Thema Wohnungswesen behandelt hat und so trotz unterschiedlicher Positionen sozusagen ein eingespieltes Team war. Der Entscheid des Büros, Vorlagen zu ähnlichen Themen der gleichen Kommission zuzuweisen, ist aus meiner persönlichen Sicht völlig richtig. Er verbessert auch die Kompetenz unserer Milizkommissionen.

Ich bitte Sie, auf die Vorlage einzutreten und den Mehrheitsanträgen zuzustimmen.

Rudolf Ackeret (SVP, Bassersdorf): Ich stelle den Antrag, nicht auf die Vorlage einzutreten. Falls Eintreten beschlossen wird, soll der Rahmenkredit betreffend Wohnungsbau auf 5 Mio. Franken und betreffend Wohneigentum auf 2 Mio. Franken begrenzt werden.

Begründung:

Nach § 1 des Gesetzes über die Förderung des Wohnungsbaus und des Wohneigentums fördert der Staat den Bau, die Sanierung und den Erwerb von preisgünstigen Wohnungen für Personen mit höchstens mittleren Einkommen und Vermögen sofern ein Mangel an Wohnungen besteht. Heute besteht aber kein solcher Mangel, wie ein kurzer Blick in jede Zeitung zeigt. Dass die Wohnbauförderung in Zeiten der Wohnungsnot gut war und Sinn machte, bedeutet nicht, dass wir sie ungeachtet der veränderten Umstände als staatliche Aufgabe weiterführen müssen. Im Sinne der Beschränkung der staatlichen Aufgaben sollten wir vielmehr die Konsequenz aufbringen, auf nicht mehr notwendige Massnahmen zu verzichten. Neben der Tatsache, dass die Vorlage aus grundsätzlicher Sicht nicht notwendig ist, haften ihr aber auch schwerwiegende Mängel an, die das Nichteintreten zusätzlich begründen. Diese Aussage begründe ich in vier Punkten:

1. Bei Bedürftigkeit ist die Subjektsubventionierung anstelle Objektsubventionierung anzustreben. Damit kann besser sichergestellt werden, dass Beiträge nur im Rahmen des Notwendigen gesprochen werden.
2. Die vorgesehene Objektsubventionierung führt zu einer ungewollten Gettoisierung.
3. Mit der Vorlage wird ein Amt von sechs bis sieben Stellen weiterbeschäftigt, obwohl dessen Notwendigkeit und Ausrichtung neu überdacht werden müsste.
4. Schliesslich zeigt sich auch, dass in der Vergangenheit etwa die Hälfte der Kredite auf Projekte in der Stadt Zürich und die andere Hälfte auf die Stadt Winterthur und die Landschaft entfielen. Schon deshalb ist auf der Landschaft der Bedarf nicht genügend ausgewiesen.

Zusammenfassend ist festzuhalten, dass sich der Antrag, aus den erwähnten Gründen nicht auf die Vorlage und den Rahmenkredit einzutreten, in keiner Weise gegen den Wohnungsbau und das Wohneigentum an sich richtet. Der Antrag richtet sich vielmehr gegen einen

unnötigen bürokratischen Aufwand und gegen unnötigen Aktionismus. Ganz allgemein tut eine Vereinfachung der Planung und eine Reduktion der Bürokratie im Planungs- und Baurecht Not. Damit werden Rahmenbedingungen geschaffen, die das Bauen insgesamt verbilligen und den Wohnungsbau und das Wohneigentum fördern.

Im Namen der SVP-Fraktion stelle ich Ihnen deshalb den Antrag, nicht auf die Vorlage einzutreten.

Susanne Bernasconi-Aeppli (FDP, Zürich): Die FDP-Fraktion stimmt dem Antrag des Regierungsrates und damit einem Rahmenkredit von 15 Mio. Franken für die Dauer von drei Jahren zu. Dies aus folgenden Gründen:

Dieser Vorlage ging eine generelle Standortbestimmung voran. Sie war nötig, da sich die Situation auf dem Wohnungsmarkt grundlegend verändert hat. Die Studie von «Wüst & Partner» spricht von einer nachhaltigen Entspannung auf dem Wohnungsmarkt. Der Anbietermarkt ist zu einem Nachfragemarkt geworden, und die Preise sind gefallen. Die Zusatznachfrage ist rückläufig, das heisst, dass es weniger zusätzliche Neubauten braucht. Es findet eine Verlagerung vom Neubau zur Wohnungserneuerung statt. Aufgrund dieser Situation kann man sich die Frage stellen, ob ein weiterer Rahmenkredit überhaupt noch nötig ist.

Der Regierungsrat hat insofern Konsequenzen gezogen, als er den Kredit von früher jährlich 20 Mio. Franken auf 15 Mio. Franken gekürzt hat. Dies ist sowohl bezüglich des Wohnungsmarktes als auch bezüglich der kantonalen Finanzlage richtig. Dabei ist zu erinnern, dass es sich bei dem Kredit um ein Darlehen handelt. Der Kanton hat also lediglich den Zinsverlust von maximal 5% zu tragen. Das Amt für Wohnbauförderung wird personell von sieben auf fünfeinhalb Stellen verkleinert. Auch das ist ein Kostenfaktor. Die benötigte Grösse wird in Zukunft sicher immer wieder zu überprüfen sein. Zudem werden neu nur noch Wohnungen für Personen mit kleinem Einkommen und Vermögen der Kategorie I subventioniert. In diesem Segment sind Wohnungen nach wie vor schwer zu finden. Diese subventionierten Wohnungen entlasten übrigens auch die Sozialausgaben der Gemeinden. Eine Umstellung von der Objekt- zur Subjektfinanzierung kann sicher nicht von heute auf morgen gemacht werden. Der Kanton Zürich kennt nun einmal das System der Objektfinanzierung. Geändert werden soll auch der Geltungsbereich. Die Ausdehnung auf finanzschwache Alleinstehende und Paare, die noch nicht 60 Jahre alt sind, ist sicher richtig. Unterstützt werden sollen vor allem umfassende Wohnbausanierungen, wie z.B. die Zusammenlegung kleinerer Wohnungen zu einer grösseren

Wohnung, nicht jedoch Renovationen, die aus dem Erneuerungsfonds bezahlt werden müssen. Darauf sollte vor allem in der Stadt Zürich Wert gelegt werden. Sanierungen sollen vor mehr sozialem Wohnungsbau klar den Vorrang haben.

Die 15 Mio. Franken sollen für die geplanten Vorhaben der nächsten drei Jahre reichen. Im Finanzplan ist dies der letzte Wohnbaukredit. Die FDP-Fraktion stimmt ihm zu, damit die bereits geplanten Vorhaben noch ausgeführt werden können. Entsprechend dem Finanzplan ist es für die FDP jedoch der letzte Wohnbauförderungskredit.

Ich bitte Sie, dem Antrag des Regierungsrates zuzustimmen.

Arnold Suter (SVP, Kilchberg): Ich selbst bin Mitglied in zwei Baugenossenschaften. Beim letzten Wohnbauförderungskredit am 8. Juli 1996 habe ich die Vorlage mit dem Hinweis, dass beim damals schon hohen Leerwohnungsbestand von 5500 Wohnungen künftig kein neuer Rahmenkredit zu verantworten sei, noch unterstützt. Auch die FDP-Fraktion stimmte dem Rahmenkredit damals nur unter grossem Vorbehalt zu. Ich zitiere die Stellungnahme der FDP-Fraktion anlässlich des letzten Rahmenkredits am 8. Juli 1996, Protokoll der 60. Sitzung: «Es ist unsinnig, wenn der Staat den vernünftigen freien Wohnungsmarkt konkurrenziert. Auch der private Wohnungsmarkt schafft Arbeitsplätze». Auch der Seniorinnen- und Seniorenverband der Region Winterthur stellte in seinem Schreiben vom 19. Dezember 1997 an die Regierung und die Fraktionspräsidenten fest, dass der Wohnungsmarkt gesättigt sei. Eine weitere Subventionierung im bisherigen Rahmen stelle ein sinnloses Unterfangen dar. Wenn schon Subventionierung, dann sollte eine Revision des Gesetzes und der Verordnung vorgenommen werden, die eine Subjektsubventionierung bringen würde. Weiter stellte der Verband fest, dass das neue Gesetz so konzipiert sein müsste, dass eine finanzielle Unterstützung nur noch in dringenden Härtefällen als Subjektsubventionierung im Sinn von Wohngeld möglich wäre. Ebenfalls vertrat er die Ansicht, dass für eine jährliche Subventionierung von 5,7 Mio. Franken die Personalkosten im Amt für Wohnbauförderung von 1 Mio. Franken unverantwortbar seien. Auch bei der angestrebten Reduktion von sieben auf fünfeinhalb Stellen entspricht das Verhältnis zwischen Administration und den eingesetzten Mitteln meiner Meinung nach immer noch einem Missverhältnis.

Im Wohnbauförderungsgesetz steht deutlich, dass der Staat dort fördert, wo ein Mangel besteht. Aus heutiger Sicht ist dies nicht mehr der Fall. Der Mieter profitiert heute von einer Marktmiete. In den Zeitungen werden seitensweise zum Teil sehr günstige Wohnungen in allen Regionen

angeboten. Der Mieter kann auswählen und manchmal über den Mietpreis verhandeln. Viele Wohnungen werden sogar unter dem Selbstkostenpreis vermietet. Seit einiger Zeit kann die Wohnungsversorgung im Kanton als gut bezeichnet werden. Es ist deshalb nicht einzusehen, weshalb der Kanton, der riesige Defizite schreibt, unnötige 17 Mio. Franken ausgibt, um einen bereits gesättigten Markt zu unterstützen. Im Januar 1998 standen allein im Kanton Zürich 7000 Wohnungen leer. Dies entspricht einem Leerwohnungsbestand von 1,2%. Zu den 7000 Leerwohnungen kommen nochmals 7000 Wohnungen dazu, die zurzeit im Bau sind und in Kürze auf den Markt kommen werden. Laut Studien der ZKB und anderen Grossbanken ist in den nächsten Jahren nicht mit rückläufigen Leerwohnungsbeständen zu rechnen. Es ist deshalb absolut nicht vertretbar, auf den Rahmenkredit für die Wohnbauförderung einzutreten.

Hans Fahrni (EVP, Winterthur): Auch wenn zurzeit nicht gerade von einem Wohnungsmangel gesprochen werden kann, gibt es doch einige Bevölkerungsgruppen, die nur schwer eine ihrem Einkommen entsprechende Wohnung finden. In meiner beruflichen Arbeit habe ich oft mit solchen Menschen zu tun. Wir sind deshalb der Meinung, dass die Förderung des Wohnungsbaus und des Wohneigentums nach wie vor eine wichtige sozialpolitische Aufgabe ist. Dies insbesondere auch, weil sie den Staat fast nichts kostet. Durch den Rahmenkredit werden Bau und Sanierung von Wohnungen gefördert, die Prioritäten liegen beim Mietwohnungsbau. Die jährlichen Folgekosten beschränken sich auf den Zinsverlust von maximal 5%, der durch die Gewährung der Darlehen entsteht. Nachdem sich diese gezielte Förderung mit einem ersten Rahmenkredit bewährt hat, setzen wir uns für die Weiterführung mit einer der Zeit angepassten Reduktion ein. Der Finanzbedarf ist laut Unterlagen der Direktion bis Ende des Jahres 2000 ausgewiesen. Wir unterstützen mehrheitlich den Minderheitsantrag für einen Rahmenkredit von 20 Mio. Franken. Ein Teil der Fraktion kann aber auch dem Antrag des Regierungsrates für einen Kredit von 15 Mio. Franken zustimmen.

Im zweiten Teil der Vorlage, Ziffer b), schlägt der Regierungsrat einen Rahmenkredit von 2 Mio. Franken für die Gewährung von Beiträgen an den Erwerb von Wohneigentum vor. Auch diese Förderung erachten wir als wichtige Aufgabe und unterstützen sie deshalb. Die ausgewogene Vorlage hat zudem den guten Nebeneffekt der Förderung der Bauwirtschaft.

Die EVP stimmt für Eintreten und unter Ziffer a) mehrheitlich für den Minderheitsantrag von 20 Mio. Franken, unter Ziffer b) für den

regierungsrätlichen Antrag. Sollte bei Ziffer a) der Minderheitsantrag von 5 Mio. Franken obsiegen, würden wir die ganze Vorlage ablehnen.

Regina Bapst-Herzog (SP, Zürich): Die SP wird auf die Vorlage 3609 eintreten. Wir sind erfreut, dass wir heute endlich über einen neuen Rahmenkredit zur Förderung des Wohnungsbaus und des Wohneigentums beschliessen können. Der Antrag ist längst überfällig, gilt doch der Kredit für die Jahre 1997 bis 2000. Für gemeinnützige Bauträger stellte die lange Wartezeit und die Verzögerung eine harte Belastungsprobe dar und war mit Mehrkosten verbunden. Dies besonders dort, wo bereits baureife, von den Gemeinden unterstützte Projekte vorlagen. Immerhin besteht das kantonale Gesetz zur Wohnbauförderung mit seiner Verordnung, auf welches sich die Bauträger abstützen, noch immer. Übergeordnet gilt in der Kantonsverfassung Art. 23 die Bestimmung, dass der Staat die Entwicklung des auf Selbsthilfe beruhenden Genossenschaftswesens fördert. Nebst Gemeinden profitieren vorwiegend gemeinnützige Baugenossenschaften von der staatlichen Unterstützung. Kleine neugegründete Baugenossenschaften könnten ihre Projekte ohne staatliche Darlehen nicht realisieren, da ihre Eigenmittel ungenügend sind. Andererseits profitiert der Staat aber auch von der Existenz dieser Baugenossenschaften, denn durch sie können soziale Kosten und Probleme vermindert werden. Mieterinnen und Mieter in Baugenossenschaften haben dank den preisgünstigen, kostendeckenden Wohnungen besondere Sicherheiten. Die Förderung der Gemeinschaft, das Wohnen in einem familienfreundlichen Umfeld, die Nachbarschaftshilfe und vieles mehr tragen im weiteren zu einem sozial sicheren Wohnen bei. Der Rahmenkredit wird also auch in diesem Sinn unterstützend wirken. Die staatliche Wohnbauförderung ist sowohl eine sozialpolitische als auch eine beschäftigungspolitische Aufgabe. Mit dem Kredit kann ein Auftragsvolumen in 10- bis 15-facher Höhe ausgelöst werden und er stellt so gewissermassen einen Impuls für die Wirtschaft, insbesondere für das lokale Gewerbe dar.

Auch wir haben davon Kenntnis genommen, dass der Leerwohnungsbestand etwas angestiegen ist und der Wohnungsmarkt sich zugunsten der Nachfrageseite, vor allem zugunsten der mittleren und höheren Einkommensgruppe, entwickelt hat. Die Leerwohnungsnummer muss aber relativiert werden, gibt es doch unter den Bezirken im Kanton grosse Unterschiede von 0,1% bis 1,84%. Der Durchschnittswert für den Kanton liegt bei 1,17%. Diese Zahl ist relativ tief, in der gesamten Schweiz beträgt sie 1,8%.

Leer stehen überwiegend kleine Wohnungen und solche mit schlechter Wohnqualität. Personen mit niedrigem Einkommen sind auf dem Wohnungsmarkt heute noch benachteiligt. Gemäss der in Auftrag gegebenen Studie «Wohnungsmarktperspektive im Kanton Zürich» weist der Kanton Zürich die höchste Belastung für Wohnausgaben aus. Bei tiefen Einkommen gefährdet dies die Sicherung des Existenzminimums. Auch die kantonale Wohnbaukommission – das sind Vertreterinnen und Vertreter der am Wohnungswesen beteiligten Kreise – empfiehlt, vorläufig nur noch Wohnungen für finanzschwache Personen zu fördern. Angesichts der Finanzknappheit des Staates und des veränderten Wohnungsmarktes ist das verständlich.

Im Zusammenhang mit dem neuen Rahmenkredit wurden im weiteren die Anforderungen an die Mieter angepasst. Die höchstzulässigen Reineinkommen wurden gesenkt. Diese Massnahme gilt auch für bestehende Bauten. Für die Mieter- und Vermieterseite könnte sich das in der Praxis erschwerend auswirken. Um so mehr hofft man auf die Realisierung weiterer angekündigter Massnahmen, welche eine Änderung der Verordnung nötig machen würden, den Bedürfnissen der heutigen Zeit aber sinnvoll angepasst sind. Im Speziellen geht es dabei um eine Anpassung des Begriffs «Familie» und darum, dass auch ältere Ehepaare mit niedrigem Einkommen von unterstützten Wohnungen profitieren können. Bis heute ist das nicht der Fall.

Leider konnten wir in der Kommission die Stellungnahme von Regierungsrat Ernst Homberger zu diesen von der Wohnbaukommission empfohlenen Massnahmen nicht hören. Vielleicht erfahren wir heute dazu etwas Konkretes. Der Bund hat die Anforderungen an die Mieter in diesem Sinn bereits diesen Monat angepasst.

Zum Rahmenkredit gemäss Antrag des Regierungsrates:

Gemäss Gesetz könnte der Rahmenkredit bis zu 42 Mio. Franken betragen. Die Wohnbaukommission hat nach eingehender Überprüfung der heutigen Bevölkerungs- und Wohnungsmarktsituation einen Kredit von 34 Mio. Franken empfohlen. Dreiviertel Jahre später beantragte der Regierungsrat aufgrund der gleichen Unterlagen 15 Mio. Franken, was weniger als die Hälfte ist. Nach einem Jahr Wartezeit und diversen durch die Volkswirtschaftsdirektion in Auftrag gegebenen Berichten und Studien betreffend Wohnungsmarktperspektiven und staatlicher Wohnbauförderung können wir heute nun über den Rahmenkredit von 15 Mio. Franken beschliessen. Der Berg hat eine Maus geboren.

Mit dem Kredit werden ausgewiesene und vernünftige Bau- und Erneuerungsvorhaben unterstützt und zwar nur bei gleichwertiger Leistung der Gemeinden. Heute sind es vermehrt Gemeinden auf dem Land und

kleinere Genossenschaften, welche Gesuche eingereicht haben. Die Kredite werden als langfristige rückzahlbare Darlehen ausbezahlt. Die Folgekosten für den Staat beschränken sich auf den Zinsverlust bei niedrig oder unverzinslichen Darlehen. Der Rahmenkredit ist eine sinnvolle sozialpolitische Investition.

Die SP beantragt Ihnen, auf die Vorlage einzutreten.

Felix Müller (Grüne, Winterthur): In dieser Vorlage wird das Ziel der bürgerlichen Politik ein weiteres Mal deutlich zum Ausdruck gebracht: Sparen auf dem Buckel der sozial Schwächeren und Ausgrenzen des unteren Mittelstands. Der Antrag der SVP verdeutlicht meine Aussage ohne Umschweife. Die FDP steht mit der Unterstützung des regierungsrätlichen Antrags, die Wohnungen der Kategorie II nicht mehr zu subventionieren, für eine Polarisierung zwischen arm und reich ein. Die Aussage, es sei das letzte Mal, dass die FDP einem Rahmenkredit auf Basis des bestehenden Wohnbauförderungsgesetzes zustimmt, unterstützt meine These der Ausgrenzung der Benachteiligten unserer Gesellschaft durch die Bürgerlichen. Sie wissen genau, dass der Wechsel von der Objekt- zur Subjektförderung bis zum Ablauf des Rahmenkredits nicht vollzogen sein wird. Das bestehende Wohnbauförderungsgesetz wurde vor wenigen Jahren erneuert. Auch heute noch bin ich überzeugt, dass das in diesem Jahrzehnt total revidierte Gesetz keine besonders grosszügige Förderung des Wohnungsbaus zulässt. Immerhin konnte mit der Objektförderung bisher ein Ausgleich der Interessen erreicht werden. Das soziale Anliegen der Bereitstellung von preisgünstigen Wohnungen für die entsprechenden Bevölkerungsgruppen wurde mit Anreizen für die Bauwirtschaft kombiniert. Mit dem wichtigen Punkt der Unterstützung von Sanierungen kann nun auch bestehender Wohnraum den aktuellen Bedürfnissen angepasst werden. Wohnbauförderung heisst deshalb nicht mehr einfach nur Neubau. Das Amt für Wohnbauförderung hat dafür gesorgt, dass es nicht zu einer Gettoisierung kam, indem auch einzelne Wohnungen in grösseren Überbauungen subventioniert wurden. Das Problem der Landschaft besteht vor allem darin – dies zuhanden der SVP –, dass die kleineren Gemeinden nicht im gleichen Ausmass bereit sind, ihre Anteile an die Wohnbauförderung zu leisten.

Die bürgerliche Ratsseite will dieses bestehende Konzept durchbrechen. Dabei ist zu beachten, dass neben sozialen Problemen, die mit der Reduktion der Wohnbauförderung in Kauf genommen werden, auch ein Impuls für die Wohnbausanierung wegrationalisiert wird. Von bürgerlicher Seite wird dies akzeptiert, obwohl der Rahmenkredit im

Gegensatz zu fast allen Krediten, die in diesem Raum bewilligt werden, keine Ausgabe ist, sondern ein Darlehen, das innerhalb von zwei Jahrzehnten zurückbezahlt werden muss. Den Kanton kosten diese Darlehen eine Zinsdifferenz von maximal 2% bis 5% pro Jahr.

Es spricht für sich, dass trotz der niedrigen Hypozinsen viele Bauherren weiterhin bereit sind, die beachtlichen Einschränkungen in Kauf zu nehmen, die das Gesetz auferlegt, damit Kredite in Anspruch genommen werden können. Lassen wir dies doch gerade im Sinne des freien Markts weiterhin zu. Treten Sie auf die Vorlage ein und unterstützen Sie den Antrag, einen Rahmenkredit von 20 Mio. Franken zu bewilligen. Selbst dieser Kredit ist noch immer beachtlich kleiner als die von der Wohnbaukommission als notwendig erachteten 34 Mio. Franken.

Peter Biemann (CVP, Zürich): Die CVP wird auf die Vorlage eintreten. Heute liegen bereits Gesuche in der Höhe von etwa 10 Mio. Franken vor. Die Reduktion auf Wohnungen der Kategorie I, also auf Personen mit kleinem Einkommen, ist angesichts der gegenwärtigen Situation auf dem Wohnungsmarkt gerechtfertigt. Mit dem beantragten Kredit von 15 Mio. Franken kann der genossenschaftliche Wohnungsbau noch immer gezielt gefördert werden. Den Minderheitsantrag der SVP, den Kredit auf 5 Mio. Franken zu reduzieren, werden wir aus zwei Gründen nicht unterstützen. Wie erwähnt, liegen bereits Gesuche von über 10 Mio. Franken vor, der Bedarf ist damit also ausgewiesen. Zweitens scheint es mir wichtig, nochmals darauf hinzuweisen, dass es sich bei dem Rahmenkredit um ein Darlehen handelt, welches insbesondere der darbenden Bauwirtschaft zugute kommen wird.

Ulrich Isler (FDP, Seuzach): Zweifellos gibt es gute Gründe diese letztmalige Kreditverlängerung abzulehnen. Wir haben die Argumente der Gegner zur Kenntnis genommen. Doch gibt es ebenso gute Gründe, der Verlängerung zuzustimmen. Im folgenden versuche ich einige davon darzustellen.

Die Frage des Leerwohnungsbestands ist nicht eine Frage von Durchschnittswerten, sondern eine Frage des Masses und des Orts. Herr Ackeret und Herr Suter, Ihre Rechenschieberlogik übersieht die Tatsache, dass sich die Bedürftigkeit nicht nach Durchschnittswerten, sondern nach der Schätzerweisheit richtet: Lage, Lage und nochmals Lage der Wohnung und erst an vierter Stelle nach dem Preis. Von einer Produktion von Wohnungen «auf Halde» kann ebenfalls nicht gesprochen werden, sind doch Arbeitslosigkeit und Ausgesteuertsein Tatsachen, die uns in zunehmendem Mass beschäftigen. Sehr oft finden solche

Leute nur bei gemeinnützigen Wohnbaugenossenschaften Unterschupf. Herr Ackeret, Subjekt- und Objektsubventionierungen haben die selben Zielsetzungen. Beide Systeme haben Vor- und Nachteile. Trotz kritischer Würdigung dieser Vorlage kann und muss dem reduzierten Darlehen zugestimmt und auf die Vorlage eingetreten werden. Dies um so mehr, als auch der administrative Verwaltungsaufwand reduziert werden soll. Es bleibt zu bedenken, dass es sich um rückzahlbare Darlehen handelt und dass diese Darlehen etwa das Zehnfache an Bauvolumen resp. Finanzmitteln auslösen.

Ich bitte Sie deshalb, dem Rahmenkredit – auch wenn er reduziert ist – zuzustimmen und im regierungsrätlichen Sinn auf die Vorlage einzutreten.

Esther Zumbrunn (DaP/LdU, Winterthur): Sowohl Befürworter als auch Gegner der Vorlage stützen ihre Voten auf Sachargumente ab. Zum Glück besteht das Leben nicht nur aus Sachlichkeit. Werte wie Kultur, Erfindungsgeist, Kreativität und Innovation machen das Leben erst spannend. Ich bitte Sie, auch diese Aspekte in Ihr Abstimmungsverhalten miteinzubeziehen. Der sogenannte soziale Wohnungsbau war immer eine grosse Herausforderung für Architekten und Architektinnen. Der soziale Wohnungsbau trug wesentlich dazu bei, wenn in der Architekturgeschichte neue Entwicklungen eingeleitet wurden. Corbusier oder Alvar Alto sind gute Beispiele dafür. Gerade die Tatsache, dass mit Finanzen äusserst sparsam umzugehen ist, wirkt als Katalysator. Unter eingeschränkten, kargen Rahmenbedingungen werden häufig jene Ideen geboren, die für Jahrzehnte und Generationen wegweisende Marksteine sind. Das dürfen wir nicht vergessen.

Ingrid Schmid (Grüne, Zürich): In der heutigen Zeit ist es absolut kurzfristig, den sowieso schon niedrigen Wohnbaukredit nochmals zu kürzen. Dies vor allem auch aus volkswirtschaftlichen Gründen. Vielleicht haben Sie gelesen, dass von der Konjunkturforschungsstelle der ETH eine Studie gemacht worden ist, die aufzeigt, dass Investitionen in der Höhe von 42 Mia. Franken in energetische Sanierungen gemacht werden können, die sich sogar beim heutigen tiefen Heizölpreis noch lohnen würden. Der Kanton Zürich könnte durchaus einen Beitrag dazu leisten, energetische Sanierungen zu fördern. Es ist deshalb erfreulich, dass beim Wohnbaukredit an erster Stelle nicht der Neubau steht, sondern die Sanierung. Hier könnte durchaus ein Zeichen gesetzt werden. Immerhin ist darauf hinzuweisen, dass in der Schweiz mit einem solchen Programm jährlich 18'000 Liter Heizöl eingespart werden können.

Hinzu kommt die Wirkung auf die Beschäftigung. Die Studie zeigt auf, dass 51'000 Arbeitsplätze mit der Umsetzung eines solchen Sanierungsprogramms geschaffen werden könnten. Der Staat spart somit Gelder für die Arbeitslosenentschädigung und nimmt mehr Steuergelder ein. Es ist kleinkariert, für einen 20-Millionen-Kredit für die Wohnbauförderung im Kanton Zürich ein solches «Hin und Her» zu veranstalten. Ich bitte Sie, unterstützen Sie den 20-Millionen-Kredit. Es ist sowieso zu wenig.

Ruedi Hatt (FDP, Richterswil): Meiner Meinung nach geht es bei dieser Kreditvorlage darum, ob Genossenschaften überhaupt noch neu gegründet werden können oder nicht. Bei der heutigen Lage können Genossenschaften ohne den Kredit von Kanton und Bund niemals zum notwendigen Eigenkapital kommen, das notwendig ist, um überhaupt eine Genossenschaft zu gründen. Das Beispiel meiner Gemeinde zeigt, dass die Banken unsere Genossenschaft nicht finanzieren würden, wäre der Kredit nicht vorhanden. Genossenschaften können nicht mit Anteilscheinen gegründet werden. Die Vorlage kann dahingehend reduziert werden, dass das Eigenkapital für die Genossenschaften ohne Kredit fehlt, und aus diesem Grund keine Genossenschaften gegründet werden können.

Den bestehenden Genossenschaften geht es meistens gut. Sie verwenden das jetzt vorhandene Geld, um weiter zu expandieren und werden immer grösser. Ich bin jedoch der Meinung, dass zu grosse Genossenschaften wiederum ein Problem darstellen. Das Beispiel meiner Gemeinde zeigt ebenfalls, dass die günstigen Wohnungen noch immer bei den Genossenschaften und nicht bei den Versicherungen und Pensionskassen zu finden sind. Solche günstigen Wohnungen tun einer Gemeinde gut. Ansonsten mieten wir im Sozialbereich einfach die leerstehenden teuren Wohnungen an.

Ich bin nicht dafür, dass das Geld nur für die Sanierungen verwendet wird. Ich spreche mich ausdrücklich dafür aus, dass man das Geld für die Neugründung von Genossenschaften braucht. Denn Genossenschaften, die nicht einmal das Kapital haben, um zu sanieren, müssten einmal ihre Strukturen überdenken. Selbstverständlich kann das Amt verkleinert werden, es könnte sogar sehr klein sein. Vielleicht braucht es nur eine 50%-Stelle.

Felix Müller (Grüne, Winterthur): Das Sanieren von Wohnungen und die Neugründung von Genossenschaften schliessen sich nicht aus.

Wahrscheinlich werden gerade junge, neue Genossenschaften ein bestehendes älteres Haus kaufen können, wenn sie sich als Genossenschaft begründen können. Dieses könnten sie mit Wohnbauförderungskrediten sanieren. Wenn sich eine Genossenschaft neu gründet, dann heisst das noch lange nicht, dass sie auch neu bauen muss.

Benedikt Gschwind (LdU, Zürich): Noch kurz zwei Punkte.

Die Subjekthilfe als Alternative: Von den Gegnern der heutigen Vorlage wurde die Subjekthilfe als Alternative gepriesen, da sie den Bedürftigen effektiver zugute kommt. Dies ist ein scheinheiliges Argument. In der Kommission haben wir eingehend darüber diskutiert. Doch mit der Subjekthilfe ist die finanzielle Belastung für den Kanton noch grösser als mit der Objekthilfe. Einerseits ist mit einem grösseren Verwaltungsaufwand zur Prüfung der noch viel zahlreicheren Gesuche zu rechnen, andererseits werden wir kaum noch Darlehen gewähren können, sondern müssen Zahlungen à fond perdu leisten. Die Belastung für den Kanton wird also grösser, auch wenn die Unterstützung der Bedürftigen effektiver wäre. Aus finanzpolitischer Sicht taugt diese Alternative sicher nichts.

Schliesslich möchte ich zu meinem ersten Votum hinzufügen, dass auch die LdU-Fraktion einstimmig für Eintreten ist und mehrheitlich dem Regierungsrätlichen Antrag für einen Kredit von 15 Mio. Franken zustimmen wird. Eine Minderheit unterstützt den Antrag auf 20 Mio. Franken.

Regierungsrat Ernst Homberger: In einer Zeit von ausgesprochenem Wohnungsmangel ist die Wohnbauförderung zweifellos richtig. In der heutigen Zeit, in welcher wir keinen ausgesprochenen Wohnungsmangel mehr haben, ist sie aber nicht einfach nicht mehr nötig, da sie für Leute, die per Definitionem der Fürsorgedirektion an der Armutsgrenze leben, wichtig ist.

Die Wohnbauförderung hat aber auch gewisse Nachteile, die wir offen zugeben müssen. Immer mehr Wohnungen, die dem sozialen Wohnungsbau zugeteilt waren, sind ausgekauft und dem eigentlichen Segment entzogen worden. Dafür wurden neue solche Wohnungen erstellt. Dieser Mechanismus muss auch in Zukunft genau im Auge behalten werden. Wir können nicht tolerieren, dass die Subventionierung irgendwo umgangen werden kann und die Zahl der zur Verfügung stehenden Wohneinheiten sich damit sukzessive reduziert.

Die heutige Situation zeigt, dass sich der Wohnungsmarkt deutlich entspannt hat. Alle Studien deuten darauf hin, dass diese Entspannung

nachhaltig ist. Sozial Schwache sind aber auch in der heutigen Zeit und gerade in dieser Endphase der Rezession immer noch zahlreich vorhanden. Verschiedene Projekte verdienen durchaus Unterstützung. Bei den Gemeinden liegen diese mehr oder weniger baureif auf.

Der Regierungsrat hat mit seinem Antrag einen Mittelweg gesucht. Den Empfehlungen der Wohnbaukommission ist er nicht vollumfänglich gefolgt, sondern hat abgewogen zwischen den noch zu treffenden notwendigen Massnahmen und denjenigen, auf welche angesichts der Lage des Staatshaushaltes verzichtet werden kann. Gäbe es keinen Kredit, würde dies nicht zu einer markanten Verschlechterung des Leerwohnungsbestands führen, doch Gemeinden und Genossenschaften könnten dadurch in arge Bedrängnis kommen. Im Sinn einer fairen Auseinandersetzung haben wir dies zu respektieren. Ein voller Kredit von 42 Mio. Franken ist in der heutigen Zeit sicher nicht angemessen und wurde von der Wohnbaukommission auch nicht so gefordert. Mit diesem Antrag hat der Regierungsrat einen gangbaren Weg gesucht, der ein gutes Kosten-Nutzen-Verhältnis bringt. Die Wohnbaugenossenschaften und Gemeinden, die Projekte eingeleitet haben, können mit der vorgeschlagenen Lösung befriedigt werden.

Allerdings hat der Regierungsrat in seinem Antrag die Bedingungen verschärft. Es werden nur noch Wohnungen der Kategorie I, also Wohnungen für die wirklich Bedürftigen, unterstützt. Wir wollen nicht einfach subventionierten Wohnungsbau betreiben. Dies scheint mir ein wichtiger Punkt zu sein und lässt auch die Möglichkeit offen, allenfalls zu einer Subjektfinanzierung überzugehen. Denn die Kriterien sind dort klar schärfer festgesetzt als bei der heutigen Art der Wohnbauförderung.

Ein weiterer neuer Kredit ist in der Diskussion verschiedentlich ange-tönt worden. Die einen befürworten einen solchen und die anderen haben klar signalisiert, dass sie keinen weiteren Kredit wünschen. Der Regierungsrat will diese Frage offenlassen und in einer nächsten Periode situativ, das heisst je nach den dann vorherrschenden Bedingungen, entscheiden.

Ich bitte Sie, dem Antrag der Regierung zuzustimmen, die Minderheitsanträge abzulehnen und die beiden Kredite zu bewilligen.

Abstimmung über Eintreten

Der Kantonsrat beschliesst mit 114 : 37 Stimmen, auf die Vorlage 3609a einzutreten.

Detailberatung

Titel und Ingress

Keine Bemerkungen; genehmigt.

I. a. und b.

Benedikt Gschwind (LdU, Zürich), Präsident der vorberatenden Kommission: Die Begründung habe ich in meinem Eintretensvotum eigentlich schon weitgehend dargelegt. Die Kommission hat sich eingehend mit der Frage der Kredithöhe auseinandergesetzt und schliesst sich mehrheitlich dem Antrag des Regierungsrates für einen Rahmenkredit von 15 Mio. Franken an, den sie als vernünftigen Mittelweg betrachtet. Im Namen der Kommissionsmehrheit bitte ich Sie, dem Antrag des Regierungsrates über einen Kredit von 15 Mio. Franken für Mietwohnungen und 2 Mio. Franken für den Erwerb von Wohneigentum zuzustimmen.

Rudolf Ackeret (SVP, Bassersdorf): Auch von seiten der FDP, nämlich von Ruedi Hatt, ist zugestanden worden, dass das Amt nicht sechs bis sieben Stellen benötigt, sondern nur eine Stelle bräuchte, um die Aufgaben des Amtes zu erfüllen. Im weiteren wurde gesagt, dass noch offene Begehren hängig seien. Wenn wir alle hängigen offenen Begehren immer erledigen wollten, könnten wir nie zu einer grundsätzlichen Entscheidung kommen. Diese Argumentation ist deshalb keine gute Begründung. Nachdem das Jahr 1998 schon einige Monate alt ist, mögen noch einige Fälle hängig sein. Ich und die SVP-Fraktion sind deshalb der Meinung, dass der Rahmenkredit auf 5 Mio. Franken reduziert werden kann. Diese Verantwortung wäre allenfalls zu übernehmen. Einen höheren Betrag könnten wir aber nicht mehr begründen. Ich möchte Ihnen deshalb beliebt machen,

dem reduzierten Antrag auf 5 Mio. Franken
zuzustimmen.

Regina Bapst-Herzog (SP, Zürich): In der Weisung wird deutlich aufgezeigt, dass der Finanzbedarf bis Ende des Jahres 2000 sogar bei veränderten Subventionsbedingungen, also bei anderen Anforderungsbedingungen an die Mieter, realistisch berechnet mindestens 20 Mio. Franken ausmacht. Mit dem Kredit über 15 Mio. Franken können nicht alle beim Amt für Wohnbauförderung angemeldeten

Subventionsgesuche bearbeitet werden. Die bereits bewilligten Bundesgelder für unterstützte Wohnungen – das sind Zusatzverbilligungen – könnten unter diesen Umständen nicht voll ausgeschöpft werden und würden einfach verloren gehen.

Namens der SP-Fraktion beantrage ich Ihnen deshalb, einen vernünftigen und realistischen Entscheid zu fällen und den Minderheitsantrag für *einen Rahmenkredit von 20 Mio. Franken* zu unterstützen.

Ratspräsident Kurt Schellenberg: Wir entscheiden in einer ersten Abstimmung, welchem Minderheitsantrag Sie den Vorzug geben. In einer zweiten Abstimmung entscheiden wir zwischen dem Kommissionsantrag und dem obsiegenden Minderheitsantrag.

Eventualabstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 73 : 71 Stimmen dem Minderheitsantrag Ackeret für einen Rahmenkredit von 5 Mio. Franken zuzustimmen.

Abstimmung lit. a.

Der Kantonsrat stimmt mit 107 : 42 Stimmen dem Antrag der Kommissionsmehrheit für einen Rahmenkredit von 15 Mio. Franken zu.

Abstimmung lit. b.

Der Kantonsrat stimmt mit 110 : 39 Stimmen dem Antrag der Kommissionsmehrheit für einen Rahmenkredit von 2 Mio. Franken zu.

II.

Keine Bemerkungen; genehmigt.

Schlussabstimmung

Der Kantonsrat stimmt der Vorlage 3609 mit 108 : 39 Stimmen zu, lautend auf:

- I. Gestützt auf § 5 des Gesetzes über die Förderung des Wohnungsbaus und des Wohneigentums vom 24. September 1989 werden bewilligt:

- a. zur Förderung des Baus und der Sanierung von Wohnungen für Familien, Personen im Alter von über 60 Jahren und Behinderte mit kleinen Einkommen und Vermögen (Kategorie I) durch die Gewährung von verzinslichen und unverzinslichen Darlehen ein Rahmenkredit von 15 Mio. Franken auf die Dauer von drei Jahren;
- b. für die Gewährung von Beiträgen für den Erwerb von Wohneigentum ein Rahmenkredit von 2 Mio. Franken auf die Dauer von drei Jahren.

II. Mitteilung an den Regierungsrat zum Vollzug.

Das Geschäft ist erledigt.

5. Ausbau der Strecke Zürich–Winterthur

Motion Astrid Kugler (LdU, Zürich) und Esther Zumbrunn (DaP/LdU, Winterthur) vom 24. Februar 1997 (schriftlich begründet)
KR-Nr. 61/1997, RRB-Nr. 1482/9. 7. 1997 (Stellungnahme)

Die Motion hat folgenden Wortlaut:

Der Regierungsrat wird beauftragt, zusammen mit den SBB ein Projekt für den Ausbau der SBB-Strecke Winterthur–Effretikon(–Zürich) zu erarbeiten und dem Kantonsrat eine (allenfalls mehrere) Kreditvorlage(n) für die vom Kanton zu erbringenden Kostenanteile zu beantragen.

Die Vorlage(n) soll(en) folgende Bestandteile enthalten:

- Wiedereinbau des 3. Gleises zwischen Winterthur und Effretikon
- 4. Spur zwischen Effretikon und «Hürlistein»
- Überwerfung «Hürlistein»

Begründung:

1989 haben die Zürcherinnen und Zürcher die 2. Teilergänzung der S-Bahn bewilligt, welche die Überwerfung Hürlistein (Vereinigungsbauwerk der Flughafenlinie mit der Linie Effretikon–Wallisellen/Stettbach) enthält. Der Regierungsrat glaubte bis anhin, auf dieses Bauwerk verzichten zu können.

Nun zeigt es sich aber, dass die betrieblichen Kapazitäten zwischen Flughafen und Winterthur einerseits sowie Zürich und Winterthur andererseits gerade wegen des Engpasses beim Hürlistein ausgeschöpft sind. Heute schon müssen die S-Bahn-Züge jeweils in diesem Raum die Freigabe der Strecke oft während mehrerer Minuten abwarten.

Neuerdings hat nun auch das EVED in seiner Rahmenkonzession für die 5. Ausbautetappe des Flughafens Zürich dem Kanton die Auflage

gemacht, er müsse aufzeigen, wie das von ihm selbst gesetzte und im Abstimmungskampf gross hervorgehobene Ziel, den Modal-Split von 42% zugunsten des ÖV zu verbessern, erreicht werden kann. Da das Potential von Umsteigern, gemäss UVB zum Flughafen, vor allem innerhalb des Kantons liegt, muss der Betrieb der S-Bahn ausgebaut werden. Ohne den Ausbau des Engpasses beim Hürlistein wird dies nicht möglich sein.

Bezüglich des internationalen Zugverkehrs kommen die SBB in einer neuen Studie zum Schluss, dass für die Führung von stündlich verkehrenden Euro-City-Zügen (bzw. Cisalpino-Pendolins) Stuttgart–Zürich von Schaffhausen über Winterthur–Flughafen–Zürich der Ausbau der Strecke Winterthur–Zürich erforderlich ist.

Die Frage des Brüttenertunnels ist noch nicht abschliessend beantwortet. Das Projekt ist zurzeit offiziell «zurückgestellt». Mit dem Ausbau der bestehenden Strecke und der Erstellung der Überwerfung Hürlistein kann möglicherweise definitiv auf diesen Tunnel verzichtet werden. Mit einem Bruchteil der Kosten des Tunnels könnten die in dieser Motion geforderten Bauten erstellt werden.

(Gleichzeitige Beantwortung des Postulats KR-Nr. 62/1997 im Protokoll Nr. 130, vom 20. Oktober 1997 und der Anfrage KR-Nr. 199/1997 im Protokoll Nr. 120, vom 18. August 1997.)

Die Stellungnahme des Regierungsrates lautet auf Antrag der Direktion der Volkswirtschaft wie folgt :

Zur Motion Astrid Kugler, Zürich, und Esther Zumbrunn, Winterthur, sowie zum Postulat Esther Zumbrunn, Winterthur, und Astrid Kugler, Zürich, wird wie folgt Stellung genommen, wie auch die Anfrage Esther Zumbrunn, Winterthur, wird wie folgt beantwortet:

Es ist unbestritten, dass der süddeutsche Raum und der Flughafen Zürich durch öffentliche Verkehrsmittel schlecht miteinander verbunden sind. Dies zeigt sich auch darin, dass aus diesen Gebieten und aus dem Kanton Schaffhausen nur etwa 14 bis 16% der Flugpassagiere den Flughafen mit dem öffentlichen Verkehrsmittel erreichen, während es aus anderen Teilen des Flughafen-Einzugsgebietes 60% und mehr sind. Seit etwa zwei Jahren wird aus diesen Gebieten immer wieder der Wunsch geäussert, aus dem Raum Singen–Schaffhausen sollen direkte Züge nach Winterthur–Flughafen geführt werden. Entsprechende Postulate finden sich denn auch im Generalverkehrsplan Baden-Württemberg von 1995 und in einer kürzlich veröffentlichten Studie der Wirtschaftsentwicklung Region Schaffhausen (WERS).

In diesem Zusammenhang wird meist auch vorgeschlagen, die internationalen Schnellzüge Stuttgart–Zürich über Winterthur–Flughafen zu leiten. Diese Frage kann aber nicht isoliert unter dem Aspekt Flughafenanbindung betrachtet werden, denn sowohl die Strecke Winterthur–Schaffhausen wie auch die Schnellzüge Stuttgart–Zürich haben noch andere Aufgaben zu erfüllen, die nicht vernachlässigt werden dürfen. So sieht auch die WERS-Studie eine allfällige Umlegung nur als längerfristig realisierbare Massnahme. Auch der Generalverkehrsplan Baden-Württemberg schränkt ausdrücklich ein: «Soweit die Fahrzeitgewinne ausreichen, wäre eine Führung der Züge über den Flughafen Zürich-Kloten anzustreben.» Gleichzeitig fordert die Region Weinland eine Verbesserung des Bahnangebots im Regionalverkehr zwischen Winterthur und Schaffhausen. Bei dieser Forderung steht die Verdichtung des heutigen Stundentakts zu zwei Verbindungen pro Stunde im Vordergrund. Mit einer solchen Massnahme könnten in Schaffhausen die Anschlüsse an die Schnellzüge nach Stuttgart geschaffen werden, wobei nicht nur Winterthur, sondern die ganze Region Weinland davon profitieren könnte. Auf der anderen Seite ist festzustellen, dass zwischen Zürich und Schaffhausen bei den heutigen Schnellzügen knapp 30% der Fahrgäste in Bülach ein- oder aussteigen, so dass diese Züge dort nicht ersatzlos gestrichen werden können. Weitergehende Abklärungen zur Planung der notwendigen Infrastrukturen, zur Abschätzung der einzusetzenden Bau- und Betriebsmittel und der zu erwartenden Erträge wurden bis jetzt nicht durchgeführt. Der Regierungsrat ist darum bereit, die Möglichkeiten neuer Konzepte auf den beiden Bahnlinien Zürich–Bülach–Schaffhausen und Zürich–Flughafen–Winterthur–Schaffhausen zusammen mit dem Kanton Schaffhausen, dem Zürcher Verkehrsverbund und den SBB vertieft zu untersuchen.

Es wäre aber verfehlt, ohne eingehende Abklärungen bauliche Massnahmen einzuleiten. Dass für den Betrieb der S-Bahnen ein weiterer Ausbau im Raum Effretikon nicht erforderlich ist, hat der Regierungsrat bereits bei der Beantwortung der Anfrage KR-Nr. 255/1996 dargelegt. Bei der Beantwortung der Anfragen KR-Nrn. 3/1997 und 355/1996 hat der Regierungsrat auf die Bedeutung der Reisezeit auf der Verbindung Zürich–Schaffhausen(–Stuttgart) hingewiesen. Da die drei von den Motionärinnen verlangten Investitionsobjekte keinen Beitrag zur Reisezeitverkürzung leisten können, ist die Gefahr, dass am falschen Ort investiert würde, sehr gross.

Die zwischen Zürich und Winterthur vorgesehenen oder bereits verwirklichteten Investitionen sind auf das Angebot der 2. Teilergänzung der S-Bahn und der 1. Etappe von Bahn 2000 ausgerichtet. Weitere

Investitionen für den nationalen und regionalen Verkehr müssen sich auf ein konkretes Angebots- und Betriebskonzept stützen. Für ein über die 1. Etappe Bahn 2000 und die 2. Teilergänzung der S-Bahn hinausgehendes Angebot ist ein solches Konzept bisher nicht definiert worden. Entsprechende Ausdehnungen des Taktangebotes stossen je nach Konzept auf verschiedenen Streckenabschnitten zwischen Zürich und Winterthur an die Grenzen der Kapazität. Einigermassen sicher kann heute nur gesagt werden, dass weitere Ausbaumassnahmen zwischen Flughafen und Winterthur wenig Sinn machen, wenn nicht auch der Abschnitt Zürich–Flughafen ausgebaut wird.

§1 des Gesetzes über den öffentlichen Personenverkehr vom 6. März 1988 schreibt vor, dass der Kanton Zürich durch einen leistungsfähigen öffentlichen Verkehr nach wirtschaftlichen Grundsätzen zu erschliessen ist. Die dafür vorgesehenen Mittel sind für die gezielte Verbesserung des Regionalverkehrs einzusetzen. Da die geforderten Investitionen weder dem Regionalverkehr dienen noch auf ein konkretes Angebotskonzept abgestützt sind, besteht keine Gewähr, dass der damit verbundene Mitteleinsatz der Anforderung der Wirtschaftlichkeit zu genügen vermag.

Der Regierungsrat ist bereit, das Postulat entgegenzunehmen, und beantragt dem Kantonsrat, die Motion nicht zu überweisen.

Astrid Kugler-Biedermann (LdU, Zürich): Ich habe heute einen ausgezeichneten Vorschlag zu machen. Ich schlage Ihnen vor, Geld zu sparen und zwar bei allen noch zu bauenden Autobahnkreuzungen rund um Zürich. Es ist ganz einfach. Statt der teuren Autobahnauffahrten, den Über- und Unterführungen, den Kleeblättern etc. baue man einfache Strassenkreuzungen und statte die Einmündungen mit Stoppsignalen und Rotlichtern aus.

Wenn Sie nun den Kopf schütteln und finden, dass das wieder so eine «Schnapsidee» von mir ist, müssen Sie sich bewusst sein, dass dies genau der Philosophie des Regierungsrates im Fall der stark befahrenen Bahnlinie zwischen Zürich und Winterthur entspricht. Ein Stellwerk und allerlei Elektronik sollen genügen, um die verschiedenen Kreuzungssituationen, die sich an dieser Stelle ergeben, um den dichten Zugverkehr in den Griff zu bekommen. Hier hat man erstaunlicherweise keine Bedenken, Licht- und Stoppsignale einzurichten. Dabei muss bedacht werden, dass die bedeutend schwereren und längeren Zugkompositionen mit diesem System beim Anfahren und Anhalten einen erheblich grösseren Energieaufwand und mehr Zeitverluste erleiden als ein Auto. Der Regierungsrat meint aber, das Problem sei gelöst. Da stellt

sich die Frage, weshalb in gleichgelagerten Fällen wie etwa bei der Überwerfung vor Thalwil nicht auch ein derartiges Stellwerk eingerichtet wurde, wenn es doch so gut funktioniert und man damit Geld sparen kann. Warum ist man dort auf die Idee gekommen, eine kreuzungsfreie Überwerfung zu bauen?

Ich hatte kürzlich das Glück von einer kompetenten Persönlichkeit auf eine spannende Exkursion eingeladen zu werden. Im Führerstand eines Schnellzugs erkundeten wir die Strecke zwischen Winterthur und Zürich. Der Zufall wollte übrigens, dass uns die SBB als Begleitung unseren ehemaligen Kollegen, Altkantonsrat Willy Volkart, schickte. Wir sahen folgendes: Im Gebiet des «Hürlisteins» fliessen sieben bis acht reine Personenverkehrslinien ineinander. Die Strecke muss also sowohl der S-Bahn als auch dem nationalen Verkehr, dem Fern- und erst noch dem Güterverkehr dienen. Die Aussage des anwesenden SBB-Fachpersonals war eindeutig. Wenn man einen wirtschaftlichen Betrieb führen und etwas Luft in den Flaschenhals beim «Hürlistein» bringen will, damit sich eine kleine Störung irgendwo auf dem Netz beim «Hürlistein» nicht vervielfacht, wenn man Kapazitäten schaffen will und muss, etwa wenn es darum geht den Modal-Split zum Flughafen zu verbessern oder wenn es um die Anbindung an das Hochgeschwindigkeitsnetz nach Deutschland geht, dann braucht es eine kreuzungsfreie Situation. Die S12 muss täglich bis zu vier Minuten warten, bis die Schnellzüge durch sind. Dabei entstehen Zeitverluste, die sich auf das ganze S-Bahnnetz auswirken. Diese Zeitverluste sind sicher nicht gratis.

Wenn es auf der Autobahn zu Staus und Milliardenverlusten kommt, schreit die ganze Nation auf. Wenn der Regierungsrat schreibt, er wolle sich weiterhin alle Türen offenhalten, so bin ich ziemlich sicher, dass er dabei an den Brüttenertunnel denkt. Ich glaube, dass sich der Regierungsrat mit dieser Haltung noch weiter in eine Sackgasse hineinmanövriert. Er verurteilt sich selbst zum Nichtstun, zur Nulllösung und verpasst dabei die Zukunft. An den Brüttenertunnel glaubt heute ohnehin kein Mensch mehr. Er kostet etwa 800 Mio. Franken ohne die nötigen Anpassungen beim Bahnhof Winterthur und bringt wenig. Lediglich Ingenieurbüros und Baufirmen hätten an dieser Lösung ihre Freude. Dagegen nimmt sich die Überwerfung «Hürlistein» mit neuesten Kostenschätzungen von 50 bis 80 Mio. Franken recht bescheiden aus. Auch wenn ursprünglich angenommen wurde, dass sie nur 12 Mio. Franken koste. Eine derartige Differenz der Kostenschätzung gibt mir übrigens zu denken. Ausserdem wurde der «Hürlistein» im Jahr 1989 bei der Abstimmung zur zweiten Teilergänzung vom Volk bewilligt. Dies wird allzugerne vergessen. Vordergründig ist nicht einsehbar, weshalb sich

der Regierungsrat seit Jahren weigert, zusammen mit den SBB eine gescheite Lösung anzustreben.

Ein weiteres planerisches Glanzstück ist der Einbau des dritten Gleises zwischen Winterthur und Tössmühle, auch diesen Teil konnte ich mir auf meinem Ausflug im Führerstand nach Winterthur ansehen. Ich weiss nicht, was es nützt, auf einer dicht befahrenen Strecke auf etwa 2,75 km drei Gleise zu haben, nachher aber nur noch zwei. Offiziell handelt es sich um eine Überholspur. Die SBB Fachleute sagten mir aber, dass diese Strecke für ein fliegendes Überholmanöver zu kurz sei, erst recht, wenn ein Güterzug überholt werden soll. Die jetzige Lösung ist «halbpatzig», bringt nichts und kostet viel Geld, nämlich sage und schreibe 53 Mio. Franken, da noch verschiedene bauliche Anpassungen gemacht werden müssen. Mit ein wenig mehr Geld könnte man bis Effretikon verlängern. Die teuren Investitionen sind für die Strecke, die nun mit diesem dritten Gleis gebaut wird, bereits integriert. Das Trasse ist vorhanden, das Land ist da, weshalb also vertritt der Regierungsrat die sture und unlogische Haltung, nur einen Stummel zu bauen? Für die vierte Spur zwischen Effretikon und Hürlistein gilt das Analoge.

Ich appelliere an Sie, sachlich und nicht parteipolitisch zu entscheiden. Wenn Sie nicht wollen, dass die Weiterentwicklung der S-Bahn, die Bahn 2000 und der Anschluss an das europäische Hochgeschwindigkeitsnetz noch um weitere Jahrzehnte verhindert werden, müssen Sie die Motion überweisen. Es ist dringend nötig.

Vilmar Krähenbühl (SVP, Zürich): Frau Kugler, ich bin auch dafür, Geld zu sparen, da sprechen Sie mir aus dem Herzen. Wenn Sie von Geld sparen sprechen, will ich Ihnen nicht sagen, dass man die Autobahneinfahrten Affoltern oder Seebach schliessen könnte, was Sie direkt betreffen würde. Wenn Sie wirklich Geld sparen wollten, hätten Sie die Grösse haben müssen, Ihre Motion zurückzuziehen, denn damit hätten wir heute morgen gespart. Sie verlangen einen Ausbau der Strecke Winterthur–Effretikon durch konkrete bauliche Massnahmen. Diese sollen zusätzlich gleich durch eine Kreditvorlage finanziert werden. Das EVED hat in seiner Rahmenkonzession für die 5. Ausbaustufe des Flughafens dem Kanton zwar die Auflage gemacht, aufzuzeigen, wie das Ziel eines Modal-Splits von 42% zugunsten des öffentlichen Verkehrs erreicht werden kann. In diesem Punkt stimme ich mit Ihnen überein. Doch daraus abzuleiten, dass dies nur durch bauliche Massnahmen erreicht werden kann, ist realitätsfremd und zielt meiner Ansicht nach an den Möglichkeiten vorbei. Ohne eingehende Abklärungen, ob die verlangten Bauten tatsächlich die erhofften

Verbesserungen bringen, darf nichts in die Wege geleitet werden. Die Regierung konnte glaubhaft darlegen, dass sie für die S-Bahn gar nichts bringen würden. Die Bauten würden auch dem ZVV, für welchen der Kanton mit seinen Finanzen einzustehen hat, nichts bringen. Aus meiner Sicht darf der Kanton für die interkantonalen und internationalen Verbindungen der SBB keine Bauten erstellen; das ist Aufgabe des Bundes bzw. der SBB und deren Transportauftrag. Offensichtlich haben selbst die SBB ihre Meinung nicht dahingehend geändert, dass sie – zumindest die massgebenden Kreise – Ihre Vorlage unterstützen, denn die verlangten Bauwerke bringen nicht einmal für die Schnellzüge eine Verbesserung der Reisezeit und damit keine grössere Akzeptanz bzw. mehr Kunden. Mit grosser Wahrscheinlichkeit wäre das Geld am falschen Ort hinausgeworfen, wenn wir diese Motion überweisen würden.

Trotzdem möchte auch ich einen Appell an die Regierung richten. Es ist nötig, die Untersuchungen und Abklärungen voranzutreiben, damit die effizienten und wirtschaftlich tragbaren Verbesserungen endlich realisiert werden können. Ich hoffe, dass Regierungsrat Ernst Homberger noch Auskunft über den Stand der Dinge geben wird.

Aus wirtschaftlichen Gründen wird die SVP die Motion nicht unterstützen.

Willy Germann (CVP, Winterthur): Wer sich noch schwach an die letzte Amtsdauer erinnert, wird nicht erstaunt sein, dass ich die Stossrichtung der Motion unterstütze. Gegenüber dem Auftrag, ein Projekt auszuarbeiten und Kreditvorlagen vorzulegen, habe ich aber grosse Bedenken. Persönlich sind mir die regierungsrätlichen Antworten und die Voten hier im Rat auf fast gleichlautende Vorstösse noch präsent. Der Rat lehnte mein Postulat «Zusätzliche Bahnkapazitäten zwischen Flughafen und Winterthur» aus dem Jahr 1993 mit 85 : 10 Stimmen ab. Die Ratsmehrheit hoffte damals zusammen mit dem Regierungsrat noch immer auf den Brüttenertunnel. Der Regierungsrat glaubt heute noch an jene Taube auf dem Dach, die längst weggeflogen ist, wie die NZZ ironisch bemerkte. Heute wundern sich nicht bloss die süddeutschen Politiker aller Parteien über die widersprüchliche Haltung der Zürcher Regierung, sondern auch die Schaffhauser. Mittlerweile haben alle gemerkt, dass Engpässe zwischen Zürich und Winterthur die direkte Anbindung Süddeutschlands und Schaffhausens an den Flughafen Zürich erschweren. Sie erschweren es auch, die Auflagen des EVED für eine Betriebsbewilligung der 5. Ausbaustappe einzuhalten. Danach müssten weit mehr Flughafenkunden aus diesen Wirtschaftsräumen als vorgesehen

auf den öffentlichen Verkehr gebracht werden. Das vorhandene Marktpotential an Flughafenkunden in Süddeutschland müsste zwingend ausgeschöpft werden. Dieser wichtige Punkt, der in der Marktanalyse der Regierung und des ZVV nicht erwähnt ist, auch nicht in der Motionsbegründung von Astrid Kugler, kommt also noch hinzu.

Immer mehr Beschäftigte aus Süddeutschland arbeiten am Flughafen und könnten mit einem Schnellzug Schaffhausen–Winterthur–Zürich relativ leicht – das heisst, ohne umzusteigen – auf den öffentlichen Verkehr gebracht werden. Ohne rasche Kapazitätsverbesserungen zwischen Schaffhausen–Winterthur–Flughafen und natürlich Zürich kann der verlangte Modal-Split des EVED nie erreicht werden. Machen wir uns keine Illusionen. Wir hätten dann die absurde Situation, dass ein Flughafen milliardenschwer erweitert wird, schliesslich aber keine Betriebskonzession erhielte.

Das Argument, die SBB hätte mittlerweile selber die Kapazitätsverbesserungen begonnen und plane weitere solche zwischen Zürich und dem Flughafen, muss gewiss akzeptiert werden, die bekannte offene Türe also. Anstatt auf Beton, setzen die SBB vermehrt auf Elektronik und werden bei Mischverkehr wohl weltweit die kürzesten Zugfolgen erreichen. Doch dies genügt nicht, denn wir müssen uns die Frage stellen, welchem Verkehr die Verbesserungen der SBB, die nun im Gange sind, zugute kommen. Die Prioritätenliste, die im Zusammenarbeitsvertrag zwischen SBB und ZVV festgelegt wurde, ist dafür sehr aufschlussreich. Diese können Sie in der Antwort auf mein Postulat KR-Nr. 208/1993 nachlesen. Ich erlaube mir, diese Prioritätenliste kurz zu zitieren:

- «1. Nationales Angebot im Personen- und Güterverkehr, Stand 1991/93;
2. Verbundangebot gemäss Fahrplan, Kernprojekte;
3. Verdichtungen im nationalen Angebot der SBB;
4. Verdichtungen im Verbundangebot.»

Die Regierung hat mehrfach erklärt, ein weiterer Ausbau der Infrastruktur im Raum Effretikon sei für den Betrieb der S-Bahn nicht erforderlich. Das stimmt eben nur dann, wenn der internationale und nationale Verkehr nicht verbessert würde. Verbesserungen sind aber im Gang und sollten noch vermehrt realisiert werden. Für den internationalen Verkehr ist länderübergreifendes Handeln dringend nötig, wenn wir von der drohenden Verkehrslawine aus dem Norden und dem Osten nicht erstickt werden wollen. Diese Autolawine brächte den Verkehr im Raum Schaffhausen sowie bei der Umfahrung Winterthur und der Nordumfahrung Zürich zum Stocken.

Ich erinnere zudem an die Bahn 2000, die für diesen Raum gemäss erwähnter Prioritätenliste – eben zu Lasten der S-Bahn – zusätzliche Züge bringen sollte. Konkret gesagt: Ohne Überwerfung «Hürlistein», die viel schneller und erst noch viel billiger realisiert wäre als der Brüttenertunnel, müssten S-Bahn-Züge, gleich wie heute, vor dem «Hürlistein» warten. Für mich ist klar, dass die SBB die geforderten Kapazitätsverbesserungen zu projektieren und zum grössten Teil auch zu bezahlen hätten. Ein solch detailliertes Projekt mit Kreditanträgen, wie von Astrid Kugler verlangt, hätte vor dem Kantonsrat eigentlich nichts zu suchen. Dies ist der Schönheitsfehler der Motion, denn die Stossrichtung ist richtig, doch die Motion schiesst über das Ziel hinaus.

Anders gesagt unterstütze ich die Motion mit leiser Zurückhaltung, im Sinn eines weiteren Anstosses bei den SBB und beim Bund. Doch wir wollen hier nicht über Projekte und Kreditanträge sprechen, die im Rat nichts zu suchen haben.

Peter Stirnemann (SP, Zürich): Die SP-Fraktion ist bereit, die Motion «Ausbau der Strecke Zürich–Winterthur» als Postulat zu unterstützen. Wie in der Debatte über die Hochrheinautobahn A98 dargelegt, muss statt dessen die West-Ost-Eisenbahnachse vom Westen via Basel–Zürich–Winterthur Richtung Süddeutschland zielstrebig ausgebaut werden. Der mit diesem Vorstoss geforderte Ausbau Flughafen–Winterthur bietet kurzfristig Möglichkeiten dafür. Ob allerdings alle drei Elemente vollumfänglich erforderlich sind, sollte vorerst abgeklärt werden, wie Kollege Vilmar Krähenbühl dies gefordert hat. Auf keinen Fall – das ist die Position der SP-Fraktion – können die Massnahmen, wie sie in diesem Vorstoss postuliert werden, als Gesamtpaket und als Alternative zum Brüttenertunnel betrachtet werden, wie es in der Begründung behauptet wird.

Wir haben auf die Bedeutung des Brüttenertunnels für eine hochgeschwindigkeitstaugliche Verbindung zusammen mit dem Juradurchstich für die Ost-West-Eisenbahnverbindung hingewiesen. In diesem Punkt stehen wir klar im Widerspruch zu Ratskollegin Astrid Kugler. Wir gehen allerdings mit ihr einig, dass die im Vorstoss genannten Massnahmen zum Teil der Entflechtung von S-Bahn- und Schnellzugverkehr kurzfristig dienen können. Der Brüttenertunnel ist als langfristige Massnahme aber nötig. Dies haben wir immer wieder gesagt, so bei der Diskussion um die Etappierung der Bahn 2000 und der Debatte um die Hochrheinautobahn. Daher wollen wir den Vorstoss nur als Postulat unterstützen. Für eine Motion können wir keine Unterstützung bieten.

Kurt Schreiber (EVP, Wädenswil): Die Strecke Winterthur–Zürich ist mit Varianten reichlich gespickt. Man könnte bald meinen, es gäbe mehr Varianten als Kilometer zwischen Winterthur und Zürich. Betrachten wir die Angelegenheit der Reihe nach. Erinnern Sie sich, dass sich der gesamte Kantonsrat vehement für den Brüttenertunnel ausgesprochen hat? Als dieser auf eine spätere Etappe verschoben wurde, ist auch hier Protest laut geworden. Er hätte die Überwerfung «Hürlistein» zumindest vorderhand überflüssig gemacht. Der Fernverkehr hätte via den Brüttenertunnel geführt werden können und der Lokalverkehr über die normalen Strecken. Dazu braucht es keine Überwerfung. So lautete damals die Argumentation. Später ist die Frage des Birchtunnels in Effretikon aufgetaucht. Dabei ging es um eine unterirdische Umfahrung Effretikons und somit um die Erstellung kreuzungsfreier Bauwerke. Der Brüttenertunnel ist ein fertig vorliegendes Projekt. Würde das Geld nicht fehlen, bräuchte man eigentlich nur damit zu beginnen. Der «Hürlistein» würde somit überflüssig. Auch der «Hürlistein» ist ein fertig ausgearbeitetes Projekt, das nur noch gebaut werden müsste.

Weshalb machen wir nicht vorwärts und bauen den «Hürlistein» endlich aus? Wir haben gegenwärtig zu viele Unsicherheiten betreffend den Ausbau der Strecke Zürich–Winterthur. Dies erklärt auch unsere Zurückhaltung, die gegenüber diesen Vorhaben geäussert wurde. Wenn die Entscheidung bezüglich Brüttenertunnel einmal gefällt ist, dann soll beispielsweise der «Hürlistein», aber auch der Westtunnel in Effretikon realisiert werden. Weil wir aber nicht wissen, wo wir stehen, wird sich auch die EVP einer Überweisung als Postulat nicht entgegenstellen. Diese Frage soll weiterhin gleichberechtigt geprüft werden. Vor allem soll darauf hingewirkt werden, dass diese Frage endlich einmal fertig abgeklärt wird. Wir müssen wissen, woran wir sind. Wird der «Hürlistein» als Überwerfung zwischen Zürich und Winterthur gebaut oder der Brüttenertunnel, dann allerdings ohne den «Hürlistein», oder gibt es den Birchtunnel? Diese drei Dinge müssen nun endlich entschieden werden. Auch auf eidgenössischer Ebene muss vorwärts gemacht werden, damit wir wissen, wo wir stehen.

Ebenfalls unter diesem Aspekt kann die Dreispur zwischen Winterthur und Zürich betrachtet werden. Astrid Kugler hat vorgängig gesagt, die dritte Spur Tössmühle bringe nicht viel. Das mag sein, doch einiges bringt sie doch. Ich möchte daran erinnern, dass die Doppelspur zwischen Zürich und Wipkingen auch etwas bringt. Dort fahren die S14 und der Schnellzug nach St. Gallen parallel aus. Der Schnellzug fährt weiter, die S14 hält in Wipkingen und fädelt dann ins andere Geleise ein. Das klappt durchaus.

Es geht nun darum, dass wir der Eisenbahn die notwendigen Einrichtungen zur Verfügung stellen. Vielleicht noch ein Wort zum Bremsmanöver der S12. Ich erinnere daran, dass zur Zeit als die S-Bahn eingeführt wurde, ursprünglich vorgesehen war, die S12 ohne Halt zwischen Zürich und Winterthur fahren zu lassen. Danach wurde der Halt in Stettbach verfügt, damit der Anschluss ans Glattal von und nach Winterthur auch möglich wird. Dies bewirkt, dass die S12 zwei Minuten zu spät auf die Kreuzung zufährt und deshalb abbremsen muss. Ich möchte betonen – denn es ist wichtig –, dass immerhin dafür gesorgt worden ist, gute Verbindungen herzustellen. Ich würde es bedauern, wenn dies bei anderen Fahrplanbegehren dereinst abgelehnt würde, weil es sonst Kollisionen gäbe. Die SBB haben in diesem Punkt ihren guten Willen gezeigt. Bei anderen Anliegen, die in die gleiche Richtung gehen, sollte das auch möglich sein.

Die EVP befürwortet den Vorstoss mit Zurückhaltung, im Sinn eines Postulats.

Felix Müller (Grüne, Winterthur): Die Bedürfnisse der Motion Kugler sind meiner Meinung nach grundsätzlich ausgewiesen. Auf der Strecke Winterthur–Zürich gibt es durchs Band Engpässe. Der erste beginnt bereits zwischen Schaffhausen und Winterthur, die südliche Ausfahrt von Winterthur bis Effretikon ist ein Engpass, ebenso die südliche Ausfahrt von Effretikon bis «Hürlistein» sowie die Strecke Zürich-Oerlikon–Hauptbahnhof. Mit diesen Engpässen ist die Fahrplanstabilität heute gefährdet. Eine kleine Verspätung der Intercityzüge von Zürich nach Winterthur führt dazu, dass die S12 unterwegs anhalten muss. Auch der Unterhalt der Gleise führt bei der Streckenbenutzung zu massiven Einschränkungen. Mit dieser Situation ist bezüglich Umlagerung der Schnellzüge von Stuttgart nach Zürich, die über Winterthur–Flughafen geführt werden könnten, respektive der besseren Anbindung der Stadt Schaffhausen an den Flughafen noch nichts erreicht. Auch über die Verdichtung der Schnellzüge nach München und über die Zufahrten zur NEAT – falls diese je gebaut wird – ist noch gar nichts gesagt.

Doch sind dies – wie Sie gehört haben – alles Aufgaben des nationalen Verkehrs. Von mir aus gesehen ist es richtig, dass für diese Aufgaben grundsätzlich der Bund zuständig ist. Der Kanton hat seine Aufwendungen im Zusammenhang mit der Erstellung der S-Bahn im wesentlichen gemacht. Wir können nun noch darüber diskutieren, ob die Überwerfung «Hürlistein» in der heutigen Situation aus Sicht des Verkehrsverbunds zu bauen ist oder nicht. Eigentlich bin ich aber der Meinung, dass wir mit der Überweisung der Motion signalisieren würden, dass

der Kanton bereit ist, Bundesaufgaben finanziell zu übernehmen. Ich unterstütze deshalb den Vorschlag meiner Vorredner, den Vorstoss als Postulat zu unterstützen, um zu zeigen, dass der Kanton Zürich ein vitales Interesse an der Förderung und dem bedürfnisgerechten Ausbau dieser Strecke hat. Doch wir sind nicht bereit, Aufgaben des Bundes finanziell zu übernehmen.

Astrid Kugler-Biedermann (LdU, Zürich): Ich bin bereit, meine Motion in ein Postulat umzuwandeln.

Ich möchte noch kurz etwas zur Frage des Brüttenertunnels sagen. Der Brüttenertunnel ist ein absoluter Luxus. Bis dieser realisiert werden könnte, wären selbst meine Enkel schon lange tot. Wir müssen uns heute zwischen dem Birchtunnel und einer oberirdischen Lösung bis Effretikon entscheiden. Diese Lösung kann eventuell auch anders aussehen, doch der Engpass muss kreuzungsfrei gestaltet werden. Im übrigen möchte ich Sie daran erinnern, dass wir in nächster Zeit über die Finanzierung der Bahngrossprojekte abstimmen werden. Der genaue Zeitpunkt ist aber wieder auf ein unbestimmtes Datum verschoben worden. Darin enthalten sind die NEAT und die 1. Etappe der Bahn 2000. Doch erstens ist in dieser 1. Etappe der Brüttenertunnel nicht enthalten, und zweitens ist es mehr als fraglich, ob die von Bundesrat und Parlament vorgeschlagene NEAT überhaupt angenommen wird. Wenn sie abgelehnt wird, müssen wir wieder von vorne anfangen, und wie der Zeitplan dann aussehen wird, das wissen die Götter. Diese haben bestimmt eine andere Zeitrechnung als wir hier auf der Erde – uns eilt es.

Regierungsrat Ernst Homberger: Wir sehen uns mit einer grossen Zahl von Vorstössen zur Strecke Zürich–Winterthur–Schaffhausen–Stuttgart konfrontiert. Mit der Entgegennahme des Postulats KR-Nr. 62/1997 und der Motion KR-Nr. 318/1997 – heutiges Geschäft Nr. 10 – als Postulat signalisiert der Regierungsrat, dass er sich ernsthaft mit dieser Problematik auseinandersetzt. Wir wollen für die Strecke Zürich–Winterthur–Schaffhausen–Stuttgart möglichst kurze Zeiten zwischen den Hauptstädten mit Stuttgart und Mailand als den Endpunkten und Zürich dazwischen. Es sind Abklärungen der Routenwahl, also über Bülach oder aber Flughafen–Winterthur, und der übergeordneten Anschlüsse im Gang. Wir wollen prüfen, welche Investitionen tatsächlich Erfolg haben und die nötige Akzeptanz auf allen Ebenen finden, denn wir sind ja nicht allein. Engpässe gibt es nicht nur im Raum von Zürich nach Norden. Auch im übrigen Netz gibt es Engpässe, insbesondere im Knoten Zürich. Die Bundesbahn hat nun entschieden, den

Knoten Zürich mit erster Priorität zu entflechten. Kürzlich haben wir in einer Medienkonferenz zusammen mit den SBB die Bauvorhaben und Grossprojekte erläutert. Diese haben nun allererste Priorität.

Ein Kredit für die dritte Teilergänzung kann erst gestellt werden, wenn wir tatsächlich wissen, was notwendig ist. Wir sind immer noch der Meinung, dass wir nur dort investieren sollten, wo eine Verbesserung der Situation, nicht nur der Fahrzeiten, sondern auch der Umsteigemöglichkeiten, erreicht wird. In all diesen Fragen ist der Regierungsrat nicht allein zuständig. Aus diesem Grund haben wir eine Arbeitsgruppe mit den SBB, dem Kanton Schaffhausen und den Fachstellen eingesetzt, um all diese Fragen zu bearbeiten und Entscheidungsgrundlagen sowohl für die Bundes- als auch die Kantonsebene und schliesslich später auch für die Gemeinden zu haben. Die Forderung, mehr Züge einzusetzen, bedingt eben auch ein grösseres Engagement der Gemeinden. Sie müssen schliesslich ihre Zustimmung dazu geben, wofür das Geld ausgegeben werden soll.

Astrid Kugler möchte ich bitten, bei der nächsten Exkursion auch Fachleute aus den oberen Etagen der SBB mitzunehmen, damit sich ein etwas ausgewogeneres Bild darüber ergibt, was wirklich notwendig ist. Wir sind der Meinung, dass es zweckmässig ist, wenn sich der Regierungsrat auch auf die Meinung der SBB abstimmt. Denn die grossen Entscheide und die grossen Kredite müssen an jener Stelle gesprochen werden.

Würden Sie dem Vorstoss heute zustimmen, müssten Sie beim Finanzplan und den Krediten für die nächste Zeit dann auch Ja sagen. Der Regierungsrat ist dann verpflichtet, Ihnen Vorlagen zu bringen. Ob es aber zum heutigen Zeitpunkt zweckmässig ist, quasi vorauseilend Kredite zu sprechen, für Dinge, die in der Detailplanung oder im endgültigen Projekt dann wieder anders aussehen, bezweifeln wir. Der Regierungsrat ist übrigens nicht bereit, die Motion als Postulat entgegenzunehmen.

Ich bitte Sie, die Motion nicht zu überweisen.

Ratspräsident Kurt Schellenberg: Astrid Kugler ist bereit, die Motion in ein Postulat umzuwandeln. Die Regierung ist nach wie vor nicht bereit, das Postulat entgegenzunehmen. Wir stimmen ab.

Abstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 67 : 66 Stimmen, das Postulat nicht zu überweisen.

Ordnungsantrag

Thomas Büchi (Grüne, Zürich): Ich stelle den Antrag, die Stimmen noch einmal nachzuzählen. (Unruhe)

Ernst Schibli (SVP, Otelfingen): Ich finde die Vorgehensweise von Ihnen, Herr Büchi, in keiner Weise korrekt. Wenn man eine Abstimmung verliert, hat man dies zu akzeptieren, auch wenn es sich nur um die Differenz einer Stimme handelt. Es haben bereits wieder Leute den Saal verlassen, die die Glocke nun vielleicht nicht hören. Wir können jetzt keine zweite Abstimmung führen und dann vielleicht zufälligerweise zu einem anderen Resultat gelangen. Ich bitte Sie, Ihren Antrag zurückzuziehen.

Thomas Büchi (Grüne, Zürich): Vielleicht handelt es sich um ein Missverständnis. Sie hätten die Tür schliessen können und nur die im Saal Anwesenden zählen. Ich hatte das Glück in diesem Rat ungefähr ein Jahr lang als Stimmenzähler zu fungieren. Herr Schibli, Sie sind langjähriger Stimmenzähler. Selbst an einer Landsgemeinde muss es möglich sein, bei einem Unterschied von einer einzigen Stimme ein Fragezeichen zu setzen, ob die Stimmenzählerinnen und -zähler wirklich jede Person richtig gezählt haben. Ich gebe ehrlich zu, dass es nicht immer einfach ist, sich nicht zu verzählen. Es geht mir nicht darum, wer anwesend ist und wer nicht. Im Gegenteil, Ihre Seite hatte eine schlechte Präsenz. Ich habe lediglich beantragt, die Stimmen noch einmal auszuzählen. Wenn das in diesem Saal nicht mehr möglich ist, dann sage ich: Danke Demokratie!

Abstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 79 : 61 Stimmen, die Abstimmung nicht zu wiederholen.

Das Geschäft ist erledigt.

6. Bereitstellung von 24 Mio. Franken aus bestehenden Fondsmitteln für ein Beschleunigungsprogramm des öffentlichen Verkehrs auf Strassen ausserhalb der Städte Zürich und Winterthur für den Zeitraum 1998 bis 2003

Postulat Peter Stirnemann (SP, Zürich) und Reto Cavegn (FDP, Oberengstringen) vom 26. Mai 1997 (schriftlich begründet)
KR-Nr. 179/1997, RRB-Nr. 2333/28. 10. 1997 (Stellungnahme)

Das Postulat hat folgenden Wortlaut:

Der Regierungsrat wird beauftragt, für die Durchführung eines Beschleunigungsprogramms für den öffentlichen Verkehr auf Staatsstrassen (Regional- und Ortsbusse) für die Periode 1998 bis 2003 (mittelfristige Angebotsentwicklung) insgesamt 24 Mio. Franken zu gleichen Teilen aus dem Strassenfonds und dem Verkehrsfonds bereitzustellen. Die Mittel sollen möglichst gleichmässig auf die sechs Jahre verteilt und durch Umlagerung aus bestehenden Fondsmitteln bereitgestellt werden.

Begründung:

Die Behinderungen des öffentlichen Verkehrs durch Störungs- und Staubereiche auf den Staats- und Durchgangsstrassen verlängern die Reisezeiten, verschlechtern die Zuverlässigkeit und verursachen externe Kosten, die mit der eigentlichen Beförderungsleistung nichts zu tun haben.

Da die Kostenunterdeckung gemäss den Grundsätzen des Kantonsrates für die mittelfristige Angebotsentwicklung bis ins Jahr 2003 real auf dem Niveau 1996 plafoniert werden soll, sehen sich die Transportunternehmen wegen der steigenden Tendenz der Behinderungen und den damit verbundenen Mehraufwendungen unter Umständen gezwungen, zur Kompensation Fahrplanleistungen zu reduzieren. Lange Reisezeiten, unzuverlässige Fahrpläne und Anschlüsse können die in letzter Zeit neu gewonnenen Fahrgäste wieder vom öffentlichen Verkehr abwandern lassen.

Die regionalen und Ortsbusbetriebe können ihre Erschliessungsaufgabe und Zubringerfunktion zur S-Bahn nur noch mangelhaft erfüllen. Die Attraktivität des öffentlichen Verkehrssystems als Ganzes ist gefährdet, die Wirkung der zweiten Teilergänzung der S-Bahn in Frage gestellt.

Im Luftprogramm LP 96 ist vorgesehen, mit einem sogenannten Verkehrsmanagement die Verkehrsbedingungen des öffentlichen und individuellen Verkehrs zu verbessern.

Die Behinderungsstellen des öffentlichen Verkehrs vorab im Limmattal, mittleren und oberen Glattal sind bekannt. Mit der Sanierung kann begonnen werden, wobei die Auswirkungen auf den Gesamtverkehr berücksichtigt werden müssen.

Da ein Teil der Sanierungsmassnahmen allein dem Busverkehr zugute kommt (eigene zusätzliche Fahrbahnen), der andere Teil auch den allgemeinen Strassenverkehrsablauf betrifft (Verkehrsregelungsanlagen, Verkehrsregime), sind die Mittel sowohl aus dem Verkehrsfonds als auch aus dem Strassenfonds zu entnehmen. Die Massnahmen, die auch den MIV betreffen, sind in das Strassenbauprogramm aufzunehmen.

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

Im Rahmen des Massnahmenplans Lufthygiene 1996 hat der Regierungsrat am 19. Juni 1996 die Polizeidirektion beauftragt, in Zusammenarbeit mit der Bau- und der Volkswirtschaftsdirektion das Strassenetz in den Agglomerationen Zürich und Winterthur sowie weiteren verkehrsüberlasteten Räumen so zu bewirtschaften, dass beim motorisierten Individualverkehr Staus möglichst vermieden und beim strassengebundenen öffentlichen Verkehr die Wartezeiten gegen Null reduziert werden. Die entsprechenden Arbeiten sind eingeleitet worden. Die Ausschreibung für die Ingenieurarbeiten ist im Gang, so dass in kurzer Zeit die Grundlagen für einen Planungskredit vorliegen werden. Über die Finanzierung dieses Projekts kann erst entschieden werden, wenn die Planung einen gewissen Reifegrad erreicht hat. Zu gegebener Zeit werden auch die Vorschläge des Postulats in die Überlegungen einbezogen. Heute ist aber weder der Finanzbedarf hinreichend bekannt noch können die Möglichkeiten der bestehenden Fonds und allfälliger weiterer Finanzquellen genügend zuverlässig beurteilt werden. Ein vorgezogener präjudizierender Schritt liesse sich daher nicht rechtfertigen.

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

Peter Stirnemann (SP, Zürich): «Kooperation statt Konfrontation» ist das Gebot der Stunde, wenn es darum geht, pragmatisch, mit bestehenden Mitteln wirkungsvolle Lösungen für den öffentlichen Verkehr auf Strassen zu verwirklichen. Lösungen für Probleme die lokalisier- und bezifferbar sind, das heisst deren Handlungsbedarf bekannt ist. Kooperation ist dann angesagt, wenn zwei Seiten durch eine gemeinsame Sache verbunden sind und Nutzen daraus ziehen wollen und müssen. Kooperation ist schliesslich gefordert, wenn beiden Seiten je ihren Beitrag zu leisten haben, damit innert nützlicher Frist mit Prioritäten jene Probleme gelöst werden können, die beide Seiten gleichermassen betreffen. Diese Situation ist beim Strassenverkehr gegeben. Strassenverkehr, wohlverstanden als öffentlicher Verkehr in Form von Bussen und individuellem Verkehr in Form von privaten Motorfahrzeugen. Beide

Seiten haben Zugriff auf das System Strasse und sind Nutzniesser der Strasse. Beide haben ihre Beiträge zu leisten.

Worum geht es? Die marktverantwortlichen Verkehrsunternehmen in diesem Kanton haben Studien erstellen lassen, so z.B. im Limmattal, im oberen und mittleren Glattal. Sie haben jene Verkehrsanlagen lokalisiert, in welchen öffentliche Verkehrsmittel – also Busse – empfindliche Verkehrsbehinderungen erleiden. Mit diesem Postulat soll erstens bewirkt werden können, dass begrenzte Mittel, sprich 24 Mio. Franken innerhalb von sechs Jahren, für Beschleunigungsmassnahmen des öffentlichen Strassenverkehrs ausserhalb der Städte Zürich und Winterthur zur Verfügung gestellt werden können. Die 24 Mio. Franken resultieren aus Umlagerungen der bestehenden Fondsmittel. Die Stadt Zürich hat mit ihrem 200-Millionen-Kredit zugunsten des öffentlichen Verkehrs gezeigt, dass das geht. Dieses Beispiel spricht für sich.

Das Postulat will zweitens also keine zusätzlichen Mittel für die Beschleunigungsmassnahmen. Im Rahmen des vorgegebenen Finanzplans sollen jährlich je 1 Mio. aus dem Strassen- und dem Verkehrsfonds prioritär für die Sanierung von Strassenverkehrsanlagen, die von öffentlichen Bussen befahren werden oder diesen dienen sollen, eingesetzt werden können. Es geht also um das Setzen von Prioritäten beim Einsatz vorhandener Budgetmittel.

Betreffend den Strassenfonds: Die 2 Mio. Franken entsprechen dem Strassenbauprogramm 1998–2000, die jährlich für Fahrbahnbauten, d.h. für verkehrstechnische Verbesserungen an Strassenkreuzungen, eingesetzt werden sollen. Der springende Punkt ist nun, dass die 2 Mio. Franken des Strassenbauprogramms nach Auskunft der Baudirektion vornehmlich oder fast ausschliesslich für Kreiselbauten vorgesehen sind. Kreiselbauten sind aber offensichtlich und erwiesenermassen ungünstige Massnahmen für den Busverkehr. Der Bus bleibt in den Staus, die sich auch vor den Kreiseln bilden, stecken und erleidet Zeitverluste. Dadurch wird der Fahrplan unregelmässig. Als Beispiel führe ich hier den Kreisel in Fällanden an. Fahren Sie einmal mit diesem Bus, und Sie werden erfahren, was dort geschieht. Für den Bus braucht es an solchen Anlagen spezielle Anordnungen wie Sonderspuren oder zusätzliche Signalanlagen.

Damit gelangen wir zum Verkehrsfonds. Wenn an gewissen Orten spezielle Einrichtungen für Busse notwendig sind und es darum geht, diese zu initiieren und Prioritäten zu setzen, ist es gerechtfertigt, dass der Verkehrsfonds beigezogen wird. Es ist zur Kenntnis zu nehmen, dass Anlagen des öffentlichen Verkehrs nicht nur aus Schienen oder Trolleybus-Fahrdrähten bestehen, sondern eben auch Fahrspuren für den Bus

beinhalten. In speziellen Fällen ist es gemäss § 4 des Personenverkehrsgesetzes gerechtfertigt, dass solche Anlagen auch durch den Verkehrsfonds finanziert werden.

Die Beiträge des Verkehrsfonds an die Sanierung von Strassenverkehrsanlagen, die von Bussen befahren werden, stellen sicher, dass entsprechende Prioritäten und Resultatsvorgaben gesetzt werden können. Welche Wirkung ist zu erzielen?

1. Die marktverantwortlichen Verkehrsunternehmen der Regionen rechnen damit, dass durch beschleunigte Verkehrsabläufe auf den meisten Linien ein Kurs eingespart werden kann. Dies macht pro Jahr einige Millionen aus.
2. Mit den Verbesserungen an Verkehrsanlagen für Busse wird der Verkehrsablauf insgesamt weniger umweltbelastend. Auch die Autos profitieren davon, denn es gibt weniger Staus.
3. Die marktverantwortlichen Verkehrsunternehmen sind arg in Bedrängnis, denn nach einer Information des ZVV vom 21. April 1998 sollen die Busbetriebe gemäss Finanzplanung bis zum Jahr 2000 Kosten von bis zu 10 Mio. Franken einsparen. Durch Reduktion der Behinderungskosten, das heisst mit Beschleunigungsmassnahmen kann dies gemacht werden. Wenn den Busbetrieben bis zum Jahr 2003 nicht im vorgeschlagenen Sinn geholfen wird, werden sie gezwungen sein, Leistungen abzubauen und das Angebot insgesamt zu verschlechtern.

Die Mitfinanzierung von Anlagensanierungen durch den Verkehrsfonds ist daher gerechtfertigt. Es handelt sich dabei um effiziente und rasch verwirklichtbare Massnahmen; das Geld ist gut investiert.

Zum Schluss ein Wort zur Antwort der Regierung: Bei diesem Postulat geht es nicht um ein Konkurrieren des Verkehrsmanagements gemäss Luftprogramm. Ein Konkurrieren kann es gar nicht sein, da jenes Verkehrsmanagement erst in seinen Anfängen steckt. Es wird erst an der Konzipierung gearbeitet. Bis zum Jahr 2003 sind also keinerlei Massnahmen zu erwarten. Das Postulat baut eine Brücke zum Projekt Verkehrsmanagement. Es kann helfen, erste Schritte zur Realisierung dringlicher und bekannter Massnahmen zu tun. Wer es mit der Förderung des öffentlichen Verkehrs tatsächlich ernst meint und praktische Massnahmen ergreifen und ermöglichen will, stimme diesem Postulat zu. Sie bekennen sich damit zum öffentlichen Verkehr und bauen Konfrontationspositionen ab.

Willy Germann (CVP, Winterthur): Die CVP kann dem Vorstoss halberzig zustimmen. Das Thema lässt sich kurz zusammenfassen. Das Anliegen eines Beschleunigungsprogramms ist mehr als berechtigt. Die vorgeschlagene Finanzierung widerspricht aber krass dem Verursacherprinzip. Seit fast drei Jahren fordert die CVP ein Beschleunigungsprogramm, besser gesagt ein weiträumiges Verkehrsmanagement im Glattal, Limmattal und den Städten Zürich und Winterthur. Das Hauptziel dabei ist, die Verlustzeiten der Busse gegen Null zu reduzieren. Auch die Regierung hat dieses Ziel im Luftprogramm deutlich formuliert. Dies ist eine sehr schwierige Aufgabe, die eine weiträumige Lenkung des Verkehrs erfordert. Doch ohne bauliche Massnahmen ist es nicht möglich, dieses Ziel zu erreichen. Konkret braucht es zusätzliche Strassenflächen für die Busse, nämlich Busspuren, die nicht auf dem bereits bestehenden Strassenraum zu finden sind. Ich habe das Strassenbauprogramm zweimal massiv kritisiert, weil darin kein Rappen für die Finanzierung eines Beschleunigungsprogramms vorgesehen ist. Auch im Finanzplan der nächsten Jahre ist nichts derartiges vorgesehen. Offenbar soll nun ein Planungskredit vorgelegt werden. Diesem würde aber der gleiche Makel anhaften wie dem Vorstoss Stirnemann/Cavegn, er wäre nämlich nicht verursachergerecht. Einmal mehr betone ich, dass die Staus und die unzumutbaren Wartezeiten des öffentlichen Verkehrs vor Lichtsignalen ausserhalb der Städte Zürich und Winterthur mindestens zu 95% durch den motorisierten Individualverkehr verursacht werden. In den Städten Zürich und Winterthur dürfte es sich um etwa 90% handeln. Eine Finanzierung, die wie vorgeschlagen zu einer Hälfte aus dem Strassenfonds und der anderen aus dem ohnehin leeren Verkehrsfonds stammt, wäre also nicht verursachergerecht, ebenso wie eine Finanzierung aus allgemeinen Staatsmitteln. Das Dilemma besteht nun in der Frage, ob wir mit dem Postulat das notwendige Beschleunigungsprogramm etwas beschleunigen oder ob wir etwas länger auf eine verursachergerechte Lösung warten sollen?

Für uns steht Druck aufsetzen – trotz des Schönheitsfehlers – klar im Vordergrund. Druck ist nötig, weil die Regierung seit Jahren mit schönen Versprechungen aufwartet, aber gar nichts geschieht. Ebenso wie beim Anliegen des vorgängig behandelten Vorstosses. Betreffend die Kapazitätsverbesserung habe ich meinen diesbezüglichen Vorstoss im Jahr 1993 eingereicht. Seit daher ist beinahe nichts in dieser Richtung geschehen. Mit dem vorliegenden ausgewogenen Postulat können wir Druck aufsetzen.

Zum Schluss erlaube ich mir einen Hinweis, der sich vor allem an die SVP richtet. Die Erträge der leistungsabhängigen

Schwerverkehrsabgabe kommen bekanntlich zu einem Drittel den Kantonen zugute. Dies zur Deckung der externen Kosten des Schwerverkehrs. Es ist nicht zuletzt der Schwerverkehr, der in diesen Räumen Verkehrsüberlastungen mitverursacht. Wenn das Volk Ja sagt, wird dieses Geld vom Bund hoffentlich einmal fliessen und könnte sinnvollerweise für ein Beschleunigungsprogramm für den öffentlichen Verkehr eingesetzt werden. Wer also die Abgabe auf Bundesebene bekämpft verzögert einen geordneten Betrieb in diesen Räumen.

Hier werden die Beratungen unterbrochen.

Ratspräsident Kurt Schellenberg: Wir haben Besuch einer Parlamentsdelegation des Indischen Bundesstaates Uttar Pradesh erhalten. Die Besucher befinden sich auf der Tribüne. Ich begrüsse sie ganz herzlich in Zürich und wünsche ihnen einen schönen Aufenthalt. (Applaus).

Fortsetzung der Beratungen

Gabriele Petri (Grüne, Zürich): Beim Betrachten dieses Postulats kann ich mir eine grundsätzliche Bemerkung nicht verkneifen. Seit Jahrzehnten ist bekannt, dass der motorisierte Individualverkehr in verschiedener Hinsicht ein Problem darstellt. Doch offenbar ist dieses Problem für gewisse Leute erst dann wahrnehmbar, wenn es in Form von Staus in Erscheinung tritt. In diesem Fall werden zumeist lautstark mehr Strassenkapazitäten gefordert, so auch heute wieder von Reto Cavegn im Tagblatt der Stadt Zürich. In allen Parlamenten hagelt es sodann wieder heilsbringende Vorstösse, in welchen Sie den ganzen Morgen Rezepte zum Besten geben. Das heutige Rezept ist ein ganz originelles, es entstammt der Küche «TCS/SP». In diesem Postulat wird über 27 Zeilen hinweg vom öffentlichen Verkehr geschrieben, der uns ja allen so am Herzen liegt. Begriffe und Argumente wie Zuverlässigkeit, Fahrplanleistung, das öffentliche System als Ganzes, Abwanderung der Fahrgäste, lange Reisezeiten, Störungsbereich, Zubringerfunktion zur S-Bahn und viele mehr werden aufgeführt. Doch erst auf Zeile 28 wird ganz nebenbei der bescheidene Begriff des individuellen Autoverkehrs eingeführt.

Seien Sie doch ehrlich, um diesen Begriff dreht sich nämlich alles, hier liegt der Hase im Pfeffer. Sie argumentieren mit dem Hilfskonstrukt, dem Trittbrett des öffentlichen Verkehrs, denken dabei jedoch fast nur an die Beschleunigung des motorisierten Individualverkehrs. Das

einziges von Dir zitiertes Beispiel im Beschleunigungsprogramm, lieber Peter Stirnemann, das allein dem Busverkehr dienen soll, ist eine eigene zusätzliche Fahrbahn. Dies dient jedoch zu offensichtlich, und das weisst Du auch, wieder dem motorisierten Individualverkehr. Das Argument ist also eher mager. Abgesehen davon müsste auch die Frage des Platzes diskutiert werden. Natürlich finde auch ich es ab und zu bemühend, mit dem Bus im Stau zu stehen. Verbesserungen sind hier und dort bestimmt angebracht. Doch wir müssen uns fragen, wer die Verursacher der Staus sind, bestimmt nicht die Leute, die mit mir im Bus fahren, sondern die Autos. Hoffentlich wundert Sie das nicht. Es ist der von Ihnen ständig geförderte Autoverkehr, der das Problem nicht nur verursacht, sondern selbst das Problem darstellt! Seit Urzeiten haben Sie es versäumt, z.B. bei der Richtplanung, Ihre hehren Grundsätze auch nur annähernd umzusetzen. Sie haben verpasst, im PBG oder der Nutzungsplanung beispielsweise, umwelttaugliche Erschliessungsqualität im Verkehr zu schaffen oder bei der Massnahmenplanung «Luft», die erforderlichen Massnahmen zu formulieren, griffig auszugestalten und dann auch noch zu vollziehen und so weiter.

Und nun versuchen Sie – die Verursacher des Verkehrsproblems Auto –, über den öffentlichen Verkehr und dessen finanzielle Beteiligung – den Verkehrsfonds –, der ausschliesslich dem öffentlichen Verkehr dienen soll, die ohnehin schon autolastige Politik in diesem ratlosen Haus noch zu beschleunigen. Wir brauchen keine ÖV-getarnte Beschleunigung des Autoverkehrs, sondern in erster Linie eine offensive «Entschleunigung» des Autoverkehrs. Doch dazu fehlt Ihnen hier im Saal mehrheitlich der Mut. Liebe ÖV-Freundinnen und -Freunde, wenn Sie keine bessere Idee zur effektiven Förderung des öffentlichen Verkehrs haben, dann stimmen Sie diesem Postulat ruhig zu. Meine Stimme gebe ich für so etwas aber nicht.

Reto Cavegn (FDP, Oberengstringen): Frau Petri, auch nach Ihrer Philippika halten sich meine Schuldgefühle in Grenzen. Ich möchte wieder zurück zur Sache kommen.

Mit Befriedigung haben wir zur Kenntnis genommen, dass der Regierungsrat die Arbeiten eingeleitet hat, damit das Beschleunigungsprogramm, die Bewirtschaftung der belasteten Räume zugunsten des öffentlichen und des privaten Verkehrs endlich Realität wird. Die Bewirtschaftung ist dringend nötig, damit die Zielsetzungen, dass die Wartezeiten beim strassengebundenen öffentlichen Verkehr gegen Null streben und die Staus beim Individualverkehr möglichst vermieden werden, erfüllt werden können.

Trotzdem möchte ich als Postulant zusammen mit der FDP-Fraktion an der Überweisung des Postulats festhalten. Weder der Strassenfonds noch der Fonds für den öffentlichen Verkehr ist aus bekannten Gründen in der Lage, die Kosten für die Beschleunigungsprogramme allein zu übernehmen und eine Realisierung in vernünftiger Frist zu gewährleisten. Das Programm zur Bewirtschaftung dieser Räume dient dem Gesamtverkehr, das heisst allen. Aus diesem Grund ist es gerechtfertigt, dass beide Fonds zu gleichen Teilen belastet werden. Es kann nicht sein, dass der öffentliche Verkehr, das Strassennetz gratis benützt, das die Automobilisten bezahlt haben und dessen Beschleunigungsprogramme sie zu hundert Prozent finanzieren müssen. Die faire Mittelentnahme aus beiden Fonds ist der Kernpunkt unseres Postulats. Genau dieser Punkt ist in der Antwort des Regierungsrates unbestimmt und unbefriedigend beantwortet worden.

Mit einer Überweisung senden wir klare Signale:

1. Das Beschleunigungsprogramm muss zügig vorangetrieben werden.
2. Die nötigen Mittel müssen bereitgestellt werden.
3. Beide Fonds werden zur Finanzierung herangezogen.
4. Ein Ja zur Partnerschaftlichkeit, denn es dient beiden Verkehrsträgern.

Mit diesen Signalen wollen wir auch der neuen Abteilung Gesamtverkehr zeigen, dass das Setzen der Prioritäten klar und die Finanzierung dieser Massnahmen möglich ist.

Zusammen mit der FDP-Fraktion bitte ich Sie, der Überweisung zuzustimmen.

Kurt Schreiber (EVP, Wädenswil): Meine Ausführungen stelle ich unter das Motto «lieber den Spatz in der Hand als die Taube auf dem Dach». Stellen Sie sich vor, Sie sitzen oder stehen in einem vollbesetzten Tram Richtung Bahnhof Enge und wissen, dass der Zug in zwei Minuten kommt. Das Tram steht aber, weil die Autos im Stau auf dem Gleise stehen. Sie verpassen den Zug um eine Minute und müssen dann eine halbe Stunde warten, bis der nächste Zug fährt. Der betreffende Automobilist, der das Tram blockiert hat, kommt vielleicht nur mit zwei oder drei Minuten Verspätung nach Hause. So lautet eine konfrontative Argumentation à la Gabriele Petri zur Einschränkung des Individualverkehrs.

Ich meine, dass wir aufhören müssen, die beiden Verkehrsträger Strasse und Schiene gegeneinander auszuspielen. In dieser Hinsicht zeigt das vorliegende Postulat eine gute Stossrichtung auf. Noch ein weiterer Punkt scheint mir wichtig. Ich würde es sehr schätzen, wenn auch auf

eidgenössischer Ebene endlich aufgehört würde, die beiden Verkehrsträger LSVA und NEAT gegeneinander auszuspielen. Es ist richtig, dass sowohl der Strassen- als auch der Verkehrsfonds ihre Beiträge je zur Hälfte leisten. Ich weiss, dass der Strassenfonds leer ist und der Verkehrsfonds halbleer. Wir müssen also bei der nächsten Budgetdebatte dafür sorgen – in diesem Punkt appelliere ich an meine bürgerlichen Kollegen und Kolleginnen –, dass dem Verkehrsfonds Gelder zugewiesen werden. Wir müssen gemeinsam weiterkommen.

In diesem Sinn wird auch die EVP-Fraktion das Postulat unterstützen.

Esther Arnet (SP, Dietikon): Im Jogging-Dress und mit schnellen Schuhen hat man eine reelle Chance, den Anschluss zwischen einer Limmattaler Buslinie und der S-Bahn zu schaffen. Mit einer schweren Aktentasche in der Hand und ohne Sprinterfahrung wird es dagegen heikler. Hat man den Zug dann wieder einmal verpasst, steht eine Gruppe keuchender Leute am Bahnhof. Die Äusserungen über den öffentlichen Verkehr in der Region sind alle laut und in der Wortwahl sehr vielfältig. Ebenso vielfältig sind die Erklärungen der zuständigen Angestellten, weshalb die Busfahrpläne im Limmattal oft nicht eingehalten werden können. Langsam habe ich genug «Wenns» und «Abers» gehört. Ich möchte lieber Lösungsvorschläge hören und vor allem endlich Massnahmen sehen. Die Stellungnahme der Regierung zum vorliegenden Postulat bringt auch nichts Neues. Ein gewisser Reifegrad müsse abgewartet werden und zu gegebener Zeit würden Überlegungen miteinbezogen. Daraus entnehme ich, dass ich noch ziemlich viel Geduld brauche und keine Besserung in Sicht ist. Für mich persönlich bedeutet dies, dass ich in Zukunft zusammen mit all den verärgerten Kundinnen und Kunden lautstark ausrufen werde. Lieber wäre mir, wenn ich den unzufriedenen ÖV-Benutzern mitteilen könnte, dass der Kanton nun wirklich handeln wird.

In diesem Sinn bitte ich Sie dringend, das Postulat zu überweisen.

Vilmar Krähenbühl (SVP, Zürich): In der Volksabstimmung vom September 1985 hat der Souverän zum Ausdruck gebracht, dass er nicht einmal gewillt ist, für seine Autobahnen mehr zu bezahlen, sondern den Bund zur Kasse bitten will. Es widerspricht deshalb diesem grundsätzlichen Volkswillen, für den öffentlichen Verkehr dem Strassenfonds zusätzliche Gelder zu entnehmen. Der Strassenfonds hat bisher alle ausgeschiedenen Busspuren bezahlt, ohne dass der öffentliche Verkehr etwas dazu beigetragen hat. Der Autofahrer hat damit eine Vorleistung erbracht, die vom öffentlichen strassengebundenen Verkehr

unentgeltlich genutzt werden kann. In der Zwischenzeit hat sich auch hier eine Änderung der Praxis eingestellt. Der strassengebundene öffentliche Verkehr muss nämlich für seine bezogenen Leistungen teilweise selber aufkommen. Dies entspricht übrigens auch der Vorgabe in § 37 des Strassengesetzes, in welcher öffentliche Verkehrsanlagen zwar geduldet werden müssen, die Kosten jedoch zu ersetzen sind. Die öffentlichen Verkehrsbetriebe bezahlen im übrigen keinen einzigen Franken an Strassenverkehrsabgaben, sondern haben das Privileg eines unentgeltlichen Benutzungsrechts. Dies, obwohl erwiesenermassen die Strassen gerade wegen öffentlichen strassengebundenen Verkehr stärker gebaut werden müssen. Die Bushaltestellen müssen aus Beton erstellt werden, bei Busbetrieb muss der widerstandsfähigste, beste und teuerste Belag eingebaut werden. Dadurch hat der Automobilist den öffentlichen Verkehr bereits vorsubventioniert.

Ich wehre mich nicht gegen Busspuren und auch nicht gegen den öffentlichen Verkehr. Busspuren sollen überall dort gebaut und eingerichtet werden, wo es sinnvoll und zweckmässig ist. Sofern solche aber gebaut werden, soll auch der Benutzer und nicht nur der Verursacher für deren Kosten aufkommen, denn auch er zieht Vorteile aus den Busspuren. Mit diesem Vorstoss soll nun wieder ein fixer Betrag festgeschrieben werden, wie beim Velofonds, unabhängig davon, wie die Finanzen des Kantons und des Strassenfonds aussehen.

Dies, liebe FDP, verstehe ich nicht. Sie haben einen Vorstoss betreffend Verwendung der Gelder des Velofonds eingereicht. Der positive Punkt, den ich diesem Postulat abgewinnen kann, ist die Tatsache, dass endlich anerkannt wird, dass separate Busspuren auch durch den Verkehrsfonds mitzufinanzieren sind. Ob die Regelung 50% oder 100% zu Lasten des Verkehrsfonds gehen soll, könnte Gegenstand von Diskussionen sein. Dazu wäre auch die SVP durchaus bereit.

Der Ansatz der SVP, hier nicht mitzumachen ist der, dass wieder ein fixer Betrag festgeschrieben werden soll. Aus unserer Sicht ist dies sicherlich der falsche Weg. Ich bitte Sie deshalb, das Postulat in der vorgelegten Form nicht zu unterstützen.

Ingrid Schmid (Grüne, Zürich): Die Postulanten haben aus der Sicht der Grünen ein sehr wichtiges Anliegen aufgenommen, nämlich dass die Behinderung des öffentlichen Verkehrs durch den Autoverkehr nicht länger akzeptiert werden darf. Der Lösungsansatz, den die Postulanten vorschlagen, entspricht jedoch nicht dem Verursacherprinzip, wie es einige Vorredner bereits gesagt haben. Aus diesem Grund habe ich zusammen mit Marie-Therese Büsser ein Postulat eingereicht, das ein

Beschleunigungsprogramm für den öffentlichen Verkehr fordert, ohne dass die Kapazität des bestehenden Strassennetzes ausgebaut werden muss und ohne dass der Fonds für den öffentlichen Verkehr angetastet wird. Dies aus folgenden Gründen:

Der Modal-Split im Kanton hat – wie Sie dem Umweltbericht entnehmen können – für Ortsveränderungen einen ÖV-Anteil von 17%. Für den MIV-Anteil beträgt er fast 50%. Das Verhältnis ist also etwa 1 : 3. Im Kanton gibt es aber Gegenden, in welchen dieses Verhältnis noch viel schlechter ist, nämlich 1 : 5 oder 1 : 6. Angesichts dieser Verhältnisse ist eine Trendwende dringend notwendig. Die Trendwende kann nur aus einem Beschleunigungsprogramm für den öffentlichen Verkehr bestehen neben einem guten Angebot, bei welchem die Kapazitäten für den Privatverkehr nicht erhöht werden dürfen. Die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs mit Pünktlichkeit, Zuverlässigkeit, kurzen Reisezeiten wird dazu führen, dass mehr Fahrgäste die Busse benützen und es weniger Individualverkehr gibt. Wenn weniger Leute mit dem Auto fahren, hat es mehr Platz für alle. Es ist aus diesem Grund nicht einzu- sehen, weshalb die Behinderungskosten durch den Fonds für den öffentlichen Verkehr finanziert werden sollen. Das Beschleunigungsprogramm darf nicht dazu missbraucht werden, die Kapazitäten für den Strassenverkehr zu erhöhen. Die viel zitierten Busspuren wären in der Regel gar nicht notwendig, wenn mit einer geschickten Anordnung von verkehrsorganisatorischen und verkehrslenkenden Massnahmen ein Konzept erarbeitet würde.

Es gibt in unserem Land genügend Beispiele, die dies belegen. Sogar Strassenrückbauten sind möglich. Dazu erläutere ich Ihnen kurz ein Beispiel aus dem Kanton Bern, wo bei einer Vorortshauptstrasse mit einer Belastung von 22'000 Fahrzeugen von vier Spuren – zwei Spuren für Autos und zwei Spuren für das Tram – eine Lösung mit Kreisell gefunden werden konnte. Umgebaut genügen nun zwei Fahrspuren sowohl für Tram und Autoverkehr. Beide benützen die gleichen Spuren, die bisherige Verkehrsleistung kann immer noch garantiert werden. Es würde dem Kanton Zürich gut anstehen, sich zu überlegen, wie sinnvolle und sparsame Lösungen auch ohne Strassenausbau gefunden werden können, damit die dringend notwendige Priorität des öffentlichen Verkehrs durchgesetzt werden kann.

Aus diesem Grund verweisen wir Sie auf unser Postulat und können das Postulat Stirnemann/Cavegn nicht unterstützen.

Dorothee Jaun (SP, Fällanden): Auch ich komme aus einer der besonders betroffenen Gegenden, nämlich aus dem Glattal. Auch ich verpasse

die S-Bahn an zwei bis drei Tagen, wenn ich den Bus zu den Stosszeiten benutze. Ich will nicht warten, bis der Individualverkehr «entschleunigt» ist – wie Gabriele Petri dies wünscht –, bis sich für dieses Problem eine Lösung findet. Ich glaube auch, dass meine Busmitbenützer nicht so lange warten wollen. Natürlich sind es nicht die 200 Leute im Bus, die den Stau verursachen, sondern die 200 Leute in ihren Autos. Trotzdem muss dringend eine Lösung gefunden werden. Es stellt sich natürlich die Frage, wer das bezahlt. Im Glattal gibt es verschiedene Ansätze, die sich bereits im Stand der Projektierung befinden. Es hat sich die Praxis herausgebildet, dass der ÖV diejenigen Verkehrsanlagen bezahlt, welche ausschliesslich von Bussen benutzt werden. In unserem Gebiet können die Strassen meist nicht rückgebaut werden, um eine Busspur zu gewinnen, weil wir nur zwei Spuren haben. Die vorgeschlagene Lösung halte ich für vernünftig und machbar. Jedenfalls kommt so für den Bus endlich eine Lösung zustande. Ich bin von der Regierung sehr enttäuscht, weil sie nicht bereit ist, die entsprechenden Kredite bereitzustellen, und sagt, dass über die Finanzierung des Projekts erst entschieden werden kann, wenn die Planung einen gewissen Reifegrad erreicht hat. Viele Massnahmen sind bereits in Planung. Es würde der Regierung gut anstehen, wenn sie das Geld für die notwendigen Beschleunigungsmassnahmen rechtzeitig zur Verfügung stellen würde.

Peter Stirnemann (SP, Zürich): Zum eilig und sehr kurz vor dieser Debatte eingereichten Postulat von grüner Seite möchte ich eine Bemerkung machen. Es ist für mich allzu offensichtlich, dass es sich bei diesem Postulat um ein taktisches Vorgehen handelt, um offenbar alle Grünen bei der Stange halten zu können und unserem Postulat nicht zustimmen zu müssen. Ich kann mir vorstellen, dass bei den Grünen der eine oder andere den Sinn unseres Postulats nachvollziehen könnte.

Zum Verursacherprinzip: Es gibt auch das Nutzerprinzip, das berücksichtigt werden kann. Wenn klar und eindeutig ist, dass Nutzen entstehen kann, dann soll der, der den Nutzen erwartet und vorgibt, wie dieser aussehen soll, auch Geld in die Hand nehmen, um das Ziel zu erreichen. Man kann nicht einseitig und verkrampt, doch marktbestimmend mit dem Verursacherprinzip argumentieren wollen, die andere Seite aber gänzlich vergessen.

Eine Bemerkung zu Vilmar Krähenbühl: Die 24 Mio. Franken sind auf sechs Jahre begrenzt und entsprechen etwa dem Aufwand, der auch die Stadt Zürich betrieben hat, um die Verkehrsanlagen zu sanieren. Der Betrag entspricht ungefähr dem nötigen Finanzvolumen, das benötigt wird, um die angesprochenen Verkehrsanlagen im Limmattal im Glattal

usw. innerhalb dieses Zeitraums sanieren zu können. Wir verlangen nichts Zusätzliches, sondern etwas, das in den Finanzplänen vorhanden ist. Aus diesem Grund könnten Sie diesem praktischen Vorgehen durchaus zustimmen.

Marie-Therese Büsser-Beer (Grüne, Rüti): Kurz zwei Bemerkungen zu Peter Stirnemann: Unser Vorstoss erfolgte nicht aus taktischen Gründen, um die Grünen bei der Stange zu halten. Wir Grünen stehen dazu, dass der öffentliche Verkehr beschleunigt werden muss, wir stehen aber auch dazu, dass dies geschehen soll, indem der motorisierte Individualverkehr Abstriche macht. Dies und den wichtigen Punkt, dass der Verursacher die Kosten zu tragen hat, wollen wir damit betonen.

Willy Germann (CVP, Winterthur): Ich habe meine Bedenken geäußert, doch einige andere sind noch nicht erwähnt worden. Die 24 Mio. Franken werden niemals reichen. Nachdem ich diesbezüglich etwas sondiert habe, denke ich, dass wahrscheinlich etwa 180 Mio. Franken nötig wären.

Eine Bemerkung an die Grünen: Ich bin dafür, dass der öffentliche Verkehr gegenüber dem motorisierten Individualverkehr gefördert wird. Wenn Sie wollen, können Sie diesen Verkehr auch auf dem übergeordneten Strassennetz ausspielen. Doch hier ist das nicht möglich, denn hier sind der öffentliche und der private Verkehr eng miteinander verflochten. Stau für Autoverkehr bedeutet auch Stau für den strassengebunden öffentlichen Verkehr. Eine Entlastung in diesem Gebiet ist erst mit dem Mittelverteiler möglich. Und selbst dann wird es noch Busse brauchen, die besser fließen müssen.

Interessanterweise habe ich von Vilmar Krähenbühl eine alte Mähr gehört, die endlich begraben werden muss. Natürlich profitiert der öffentliche Verkehr von den Infrastrukturausgaben des Privatverkehrs beim Strassenbau. Auch im Sinne von Hans-Jacob Heitz, der damals einen Vorstoss dazu eingereicht hat, bin ich durchaus dafür, dass der öffentliche Verkehr diese Strassen und deren Betriebskosten abgelten soll. Diese Kosten sind aber minim, sie betragen weniger als 3%. Wenn wir dem jedoch gegenüberstellen, was an Behinderungskosten durch Staus erwächst, dann müssen wir zugeben, dass die verursachergerechte Finanzierung unseres Verkehrs überhaupt nicht geregelt ist. Vorläufig ist dieses Problem ja noch verschoben worden.

Wenn wir nun über diesen Vorstoss abstimmen, müssen wir ihn auch dem von Hans-Jacob Heitz eingereichten Vorstoss gegenüberstellen.

Die beiden Vorstösse stehen nicht im Widerspruch zueinander. Auf diesem Gebiet müssen wir akzeptieren, dass es nur eine ganzheitliche Beschleunigung geben kann. Es ist jedoch klar, dass dies nicht ohne zusätzliche Busspuren geht.

Schlussabstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 91 : 35 Stimmen, das Postulat dem Regierungsrat zur Berichterstattung zu überweisen.

Das Geschäft ist erledigt.

Erklärung der LdU-Fraktion

Anton Schaller (LdU, Zürich): Vor einer Woche haben wir erlebt, wie fünf Fraktionschefs und eine Fraktionschefin hier vorne standen. Dorothee Fierz verlas die gemeinsame Erklärungen der wichtigsten Fraktionen, ausser derjenigen der SVP, betreffend die jungen Menschen aus Bosnien, die ihre Lehre, ihre Ausbildung abbrechen müssen. 95 Männer und Frauen aus diesem Parlament unterschrieben das Postulat Büchi. Was hat all dies genützt? – Nichts. Die Regierung bleibt bei ihrem Grundsatz. Doch sie entschuldigt sich für ihren Lapsus. Sie haben richtig gehört, für ihren Kommunikationslapsus. Sie habe schlecht kommuniziert, sagte Regierungspräsident Eric Honegger am letzten Freitag. Die Damen und Herren der Zürcher Regierung meinen wohl allen Ernstes, wir hätten sie nicht richtig verstanden, und bringen uns damit ihre Geringschätzung entgegen. Fürwahr, wir haben sie haargenau verstanden. Nun erschrecken die Damen und Herren ob ihren eigenen Worten, die sie zwar nicht selber verfasst, aber unterschrieben haben. Regierungsrätin Rita Fuhrer sagte dem staunenden Volk, den Zuschauerinnen und Zuschauern: «Diese Sprache ist eben sehr präzise.» Die Damen und Herren haben nach der von Rita Fuhrer so hochgelobten präzisen Sprache nach aussen gekehrt, was sie eben denken und fühlen. Die jungen Menschen müssen heim, zwar nicht alle, aber im Grundsatz schon. Dafür braucht sich die Regierung nicht zu entschuldigen. Wir und die Bevölkerung haben ihre Botschaft sehr wohl verstanden. Eine Entschuldigung erwarten wir aber für ihre Haltung und für ihre Entscheidung. Es ist noch nicht zu spät, der Rückkehrtermin steht noch bevor.

Doch nicht nur junge Menschen warten auf ein Zeichen der Regierung. Rund 40 alleinerziehende Mütter mit Kindern erwarten ein Zeichen. Ich verweise Sie auf einen Artikel in der Sonntagszeitung vom 17. Mai

1998, also von gestern. Wir wollen eine menschliche Flüchtlingspolitik, eine Politik, für die wir uns und unsere Nachfahren sich nicht zu schämen brauchen.

7. Verbot von hochgefährlichen Gütertransporten auf dem Flughafen Zürich

Postulat Helen Kunz (LdU, Opfikon) vom 9. Juni 1997 (schriftlich begründet)

KR-Nr. 215/1997, RRB-Nr. 2013/17. 9. 1997 (Stellungnahme)

Das Postulat hat folgenden Wortlaut:

Der Regierungsrat wird ersucht, für den Flughafen Zürich die nötigen Massnahmen zu treffen, damit Lufttransporte von hochgefährlichen Gütern wie z.B. Plutonium-Brennstäben verboten sind. Dabei soll auch ein Überflugverbot unseres Landes für diese Güter geprüft werden.

Begründung:

Immer wieder sorgen Berichte über «gefährliche Lufttransporte» für Ängste in der betroffenen Bevölkerung. Da insbesondere Starts und Landungen ein erhöhtes Risiko darstellen, ist es unverantwortlich, dass solche Transporte im dicht besiedelten Gebiet um den Flughafen Zürich zugelassen sind. Schlimmer noch: Diese Frachtflüge sollen in den nächsten Jahren noch ausgebaut werden. Nachdem in anderen Ländern bereits ein Verbot besteht oder zumindest angestrebt wird, ist nicht einzusehen, weshalb die Schweiz nicht auch optimale Sicherheitsvorkehrungen für ihre Bevölkerung anstreben soll.

Die Stellungnahme der Regierung lautet auf Antrag der Direktion der Volkswirtschaft wie folgt:

In der Antwort des Regierungsrates auf die Anfrage KR-Nr. 221/1997 wurde eingehend auf die auch hier zur Diskussion stehende Problematik eingegangen. Der Transport von gefährlichen Gütern per Flugzeug ist durch ein dichtes internationales und nationales Regelwerk definiert: Sowohl die ICAO (International Civil Aviation Organisation) als auch die IATA (International Air Transport Association) stützen sich auf bzw. übernehmen die von der IAEA (International Atomic Energy Agency) für den Transport von radioaktiven Stoffen erlassenen Vorschriften und Empfehlungen. In der Schweiz ist der Bund zuständig für die Bewilligung der Transporte von radioaktiven Stoffen für Kernanlagen. Die Sektion Nukleartechnologie des Bundesamtes für

Energiewirtschaft überprüft jeweils die im Atomgesetz festgelegten sicherheitstechnischen Aspekte des geplanten Transportes. Im Zusammenhang mit Lufttransporten solcher Gefahrgüter ist daran zu erinnern, dass der Luftverkehr nachgewiesenermassen zu den sichersten Verkehrsmitteln gehört. Doch selbst wenn ein mit radioaktiven Brennelementen beladenes Flugzeug abstürzen und die Verpackung (Metallbehälter) zerstört werden sollte, so würden die nur sehr schwach radioaktiven Mischoxid-Brennelemente zwar zu einem lokalen Notfallereignis (toxische Gefahr), nicht jedoch zu einer grossräumigen Verstrahlung führen. Ein Verbot der Transportes von gefährlichen Gütern bzw. ein Überflugverbot wäre in Anbetracht dieser Umstände nicht gerechtfertigt. Der Regierungsrat beantragt dem Kantonsrat deshalb, das Postulat nicht zu überweisen.

Helen Kunz (LdU, Opfikon): Worum geht es bei diesen gefährlichen Flügen? Ausgebrannte Brennelemente aus Schweizer Kernkraftwerken werden in der englischen Wiederaufbereitungsanlage Sellafield zu Mischoxid-Brennstäben (MOX) verarbeitet und können so wieder eingesetzt werden. Dazu bestehen Verträge zwischen der Schweiz und England. Die Brennstäbe werden mit der Südafrikanischen SAF-Air nach Kloten geflogen und gelangen von dort auf dem Landweg nach Beznau. Bei einem Transport handelt es sich um ca. 140 kg Plutonium. Diese Flüge werden in nächster Zeit rapide zunehmen, da Verträge der NOK zur Aufbereitung grösserer Mengen bestehen. Es ist mir deshalb schleierhaft, weshalb der Regierungsrat die Aussage des Bundesamts für Energiewirtschaft so unkritisch und blauäugig übernimmt, wonach sich keine vermehrten Lufttransporte abzeichnen. Tatsache ist doch, dass für solche Flüge absolut keine Planung besteht. Sie werden kurzfristig angesetzt und durchgeführt.

Schützende Behälter für Lufttransporte gibt es keine. Die Behälter sind für Bodentransporte ausgelegt und genügen einer Aufprallgeschwindigkeit von 48 km/h und einer Fallhöhe von 9 m. Für Lufttransporte ist dies jenseits von Gut und Böse. Abgesehen davon müssten sie bei einem Absturz- oder Unfallbrand die Hitze aushalten.

Warum sind Plutonium-Flüge überhaupt so gefährlich? MOX-Brennelemente sind stark plutoniumhaltig. Ein Millionstel Gramm, bei einer Beschädigung eingeatmet, genügt, um bei einem Menschen einen tödlichen Lungenkrebs auszulösen. Es gibt eine Studie «Risk of Plutonium», die aussagt, dass bei einem Unfall und dem Ausströmen von kleinsten Plutonium-Mengen 40 km² verseucht würden. Doch die Antwort des Regierungsrates könnte zynischer und sarkastischer wohl nicht

sein. Sie ist fast schon ein schlechter Witz: «Doch selbst, wenn ein mit radioaktiven Brennelementen beladener Flugzeug abstürzt und die Verpackung zerstört werden sollte, so würden die nur sehr schwach radioaktiven Mischoxid-Brennelemente zwar zu einem lokalen Notfallereignis, nicht jedoch zu einer grossräumigen Verstrahlung führen.» Herr Homberger, zu dieser Aussage hätte ich gerne eine Präzisierung.

Wieso werden diese gefährlichen Brennelemente per Flugzeug transportiert? Weil diese Transportart am billigsten und einfachsten ist. Wie sagte doch der Präsident für nukleare Sicherheit in Washington, Paul Leventhal, in der Rundschau: «Es gibt kein Risiko, das die Plutonium-Industrie der Öffentlichkeit nicht zumuten würde, wenn es um Gewinne geht». Dies erklärt wohl alles. In den USA sind Plutonium-Flüge verboten. In Europa stehen Überflugverbote zur Diskussion. Die Schweiz ist das einzige Land, das MOX-Flüge, z.B. nach Sellafield ausführt. Die alte Leier von der Machtlosigkeit gegenüber dem internationalen Flugverkehr, wonach keine Flüge abgewiesen werden dürfen, mag ich in diesem Zusammenhang gar nicht mehr hören. Ich frage Sie, warum kann das mächtige und sonst in vieler Hinsicht nachahmenswürdige Amerika solche Flüge verbieten?

Auf das Recycling der Plutoniumstäbe und dessen Widersinn wird Peter Försch noch näher eintreten.

Unsere Schlussfolgerungen sind:

1. Handeln ist längstens angesagt. Das «Drei-Äffchen-Syndrom» taugt gar nichts.
2. Für den Wirtschaftsstandort Zürich sind solche Flüge nicht wichtig.
3. Die Bevölkerung um den Flughafen, eines der dichtbesiedeltesten Gebiete der Schweiz, ist heute schon zu hohen Sicherheitsrisiken ausgesetzt. Ich erinnere Sie an die Tiefflüge über Kloten, Opfikon und Winterthur, die für die Bevölkerung eine extreme Belastung darstellten.

Dies hat nichts mit Angst- und Emotionenschüren zu tun. Das Bedrohungsbild ist traurige Realität, und nicht alle Leute können gleich gut damit leben. Für unnötige Flüge wie Plutonium-Flüge hat es deshalb schlicht keinen Platz mehr.

4. Die Bevölkerung um den Flughafen muss mit einem Flugverbot für alle ebenso gefährlichen Güter geschützt werden. Es handelt sich immerhin um jährlich 40'000 Sendungen gleicher Gefährlichkeit. Dazu kann ich nur sagen: Es lebe das Prinzip der Hoffnung.

Zeigen Sie, liebe Ratskollegen, den Mut, der dem Regierungsrat einmal mehr abgeht, und überweisen Sie dieses Postulat. Sie setzen damit für

die Bevölkerung der Flughafenregion ein wichtiges und sehr nötiges Zeichen.

René Berset (CVP, Bülach): In der Antwort der Regierung wird aufgezeigt, welche Organisationen für das dichte Regelwerk über Transporte von gefährlichen Gütern per Flugzeug zuständig sind. Meines Erachtens wurde das Postulat an das falsche Parlament gerichtet, da der Bund, Abteilung Energie und Wirtschaft, für den Transport von z.B. nuklearem Material zuständig ist. Einmal mehr müssen wir zur Kenntnis nehmen, dass jeder Flughafen über kurz oder lang zu einem dicht besiedelten Gebiet wird. Wäre vor etwa 60 Jahren der Entscheid zugunsten des Flughafens «Belpmoos» Im Kanton Bern anstelle von Kloten gefallen, wäre der Kanton Bern der dichtbesiedeltste Kanton, und wir hätten keine Flugzeuge über Opfikon, Glattbrugg, Rümlang usw. Schon zu Römerzeiten haben sich Dörfer und Städte an Handelsstrassen entwickelt. Heute sind es Basisstationen, sprich Flughäfen für Flugstrassen, die durch die Entwicklung der Bevölkerung und des Wirtschaftsstandorts immer zu einer dichten Überbauung führen. Arbeiten und Wohnen wird in der Flughafenregion Zürich eins zu eins gelebt, wie dies von den Umweltschutzorganisationen dauernd gefordert wird.

Einmal mehr ist dieses Postulat ein Nadelstich gegen den Flughafen Kloten. Mit geschürten Ängsten wird die Bevölkerung unnötig verunsichert. In diesem Fall hätte auch eine Anfrage genügt.

Die CVP wird dieses Postulat nicht unterstützen.

Peter Reinhard (EVP, Kloten): Das Postulat verlangt ein generelles Flugverbot für den Transport von hochgefährlichen Gütertransportmitteln. Das Grundanliegen ist grundsätzlich zu unterstützen. Die Bevölkerung der Flughafenregion ist tatsächlich belastet, und der Transport von hochgiftigen Gütern stellt noch eine zusätzliche psychische Belastung für sie dar. Will man die Sache ganzheitlich beurteilen, stellt sich aber auch die Frage, was die Gesellschaften machen, welche solche Güter transportieren, wie sie damit umgehen und wie die Güter transportiert werden sollen. Es ist klar und unbestritten, dass die Güter vorhanden sind und transportiert werden müssen. Ein Transport mit Lastwagen und Zügen hat auch seine Tücken, das ist uns allen bekannt.

Die Regierung beantragt Ihnen, das Postulat nicht zu überweisen, mit dem Hinweis, dass bei einem Absturz eines Plutonium-Transports nur von einem lokalen Notfallereignis gesprochen werden kann. Dies verhält sich selbstverständlich auch so, wenn das Plutonium mit dem Zug

oder mit dem Lastwagen transportiert wird. Die Frage ist – und hier sollte der Informationsbedarf nicht verkannt werden –, wie die Situation bei einem schlechten Szenario im Vergleich aussehen würde. Auch frage ich mich, welches denn die sicherste Transportart ist. Wenn wir schon mit solchen Gütern leben müssen – und auch das ist unbestritten –, sollten wir uns den sichersten Standard leisten, der für solche Transporte notwendig und möglich ist. Wir sollten einen Kostenvergleich für die Aufwendungen der verschiedenen Transportmittel anstellen. Dies ist ein Informationsbedürfnis, das die Bevölkerung hat und welches wir nicht einfach wegreinigen dürfen. Information ist gefragt. Wenn René Berset sagt, dass wir uns in einem dicht besiedelten Gebiet befinden und es in Bern auch nicht anders wäre, stünde der Flughafen dort, dann ändert dies nichts an der Tatsache, dass wir trotzdem den sichersten Transportweg suchen müssen. Besonders, nachdem eine Entwicklung stattgefunden hat, deren Folge ein dichtbesiedeltes Gebiet ist, haben wir eine Verantwortung wahrzunehmen, Herr Berset, und müssen einen möglichst sicheren Transport gewährleisten.

Ich sehe das Postulat nicht als Nadelstich gegen den Flughafen an, sondern als ein reales Bedürfnis der Bevölkerung, die ein Recht hat, zu wissen, welche Gefahren vorhanden sind. Ob jemand weiter dort wohnen will oder nicht, kann verschiedene Gründe haben. Doch die Leute sollen offen informiert werden. Wir sollten sie nicht entmündigen, indem wir die Gefahren verheimlichen, sondern wir sollten ihnen die Voraussetzungen und den sichersten Weg zeigen.

Damit diese Fragen ausführlicher als in der ablehnenden Stellungnahme des Regierungsrates beantwortet werden, unterstützt die EVP-Fraktion das Postulat.

Peter Föritsch (Grüne, Zürich): Vorweg eine Bemerkung: Bei der Bearbeitung dieser Vorlage haben mich drei Aspekte sehr beeindruckt. Nämlich die fast naive Gläubigkeit unserer Regierung an die geltenden internationalen Sicherheitsvorschriften und deren unglaubliche Unwissenheit oder vielleicht auch Verharmlosung der Gefährlichkeit von Plutonium. Ebenfalls hat mich ziemlich beeindruckt, dass Brennelemente aus Schweizer Kernkraftwerken aufbereitet, also einem sogenannten Recycling zugeführt werden.

Vorerst stellt sich die Frage nach der Gefährlichkeit von Mischoxid-Brennelementen, wie sie in der Schweiz verwendet werden. Im Jahr 1994 wurde ein Transport von 16 solchen MOX-Brennstäben durchgeführt. Damals wurden 400 kg MOX-Brennstäbe transportiert. Im Jahr 1995 fanden vier solche Transporte statt, für die Jahre 1996 und 1997

sind mir die Zahlen nicht bekannt. Gemäss einer Meldung in der Sonntagszeitung wurden in den Jahren 1994 und 1995 weitere 700 kg Brennstäbe mit Flugzeugen von Kloten nach England in die Aufbereitungsanlage Sellafield transportiert. 1100 kg Brennstäbe enthalten etwa 11 kg reines Plutonium. Wie wir bereits gehört haben, genügt ein Millionstel Gramm, um tödlichen Krebs auszulösen. Die Menge würde theoretisch gesehen also genügen, um 11 Mio. Menschen zu töten.

Man könnte nun annehmen, dass die Brennelemente sicher verpackt sind, so dass bei einem Absturz keine gefährlichen Stoffe entweichen können. Doch diese Annahme ist weit gefehlt. Damals wurden die Brennstäbe nach internationalen Vorschriften in Sicherheitscontainern des Typs B verpackt. Diese Verpackung übersteht einen Aufprall von 48 km/h unbeschadet. Heute sollen die Sicherheitscontainer des Typs C verwendet werden. Diese überstehen Aufprallgeschwindigkeiten bis etwa 330 km/h. Beim Absturz eines modernen Frachtflugzeugs ist aber mit Aufprallgeschwindigkeiten bis 550 km/h zu rechnen. Die hohen Temperaturen, die dabei entstehen können, überstehen auch diese Behälter nicht.

Die Regierung sagt in der Antwort zu diesem Postulat, dass bei einem Absturz höchstens ein lokales Notfallereignis und keine grossräumige Verstrahlung stattfinden kann. Sie versäumt jedoch anzudeuten, was unter «lokal» oder «grossräumig» zu verstehen ist. Der Flughafen Zürich liegt mitten in einem dicht besiedelten Gebiet. Schon Notfallereignisse sehr lokaler Natur können Hunderte von Menschen schwerstens verletzen oder töten.

Hinzu kommt ein weiterer Aspekt. Das sogenannte Recycling von MOX-Brennelementen ist sehr fragwürdig. Unter Recycling versteht man landläufig die Wiederaufbereitung von Werkstoffen zur grösstmöglichen Schonung der Ressourcen. Beim Aufbereiten von MOX-Brennstäben gilt dieser Massstab nicht. Wiederaufbereitete Brennstäbe sind zwar billiger zu kaufen als neue, doch die Wiederaufbereitung einer einzigen Tonne dieser Brennelemente hinterlässt sechs Tonnen radioaktive Abfälle, nämlich etwa 1,3 Tonnen mittelradioaktive und etwa 4,7 Tonnen schwachradioaktive Abfälle. Doch auch hochradioaktive Abfälle entstehen dabei, die in der Schweiz gelagert werden müssen. Diese Spaltprodukte sind extrem gefährlich und müssen massiv abgeschirmt werden. Die Temperatur dieser abgeschirmten Glaskokillen beträgt mehrere Hundert Grad und sie müssen über Jahrzehnte gekühlt werden, bevor sie endgelagert werden können. Die Glaskokillen werden in tonnenschweren Castorbehältern ins Ursprungsland zurückgeschoben. Das heisst, dass wir auch in Würenlingen Castorbehälter

zwischenlagern müssen. Wenn international anerkannte Fachleute schreiben, dass die transportierten Stoffe hochgiftig sind und bei Unfällen eine nukleare Kettenreaktion auslösen können, dann ist allerhöchste Vorsicht angezeigt.

Angesichts dieser Fakten ist das Mindeste, was wir tun können, die Sicherheitsvorschriften anzupassen. Wir Grünen sagen deshalb: Hören wir auf mit diesem gefährlichen Unsinn. Aus diesem Grund unterstützen wir das Postulat. Ich fordere Sie auf, dies auch zu tun. Wer hier mitmacht, ohne etwas zu ändern, handelt verantwortungslos.

Rolf Sägesser (FDP, Greifensee): Ja, wir leben mit Risiken. Das hat mit Zynismus nichts zu tun. Die Schweiz zieht einen ausserordentlichen Nutzen aus der Nukleartechnologie, und zwar in der Energieproduktion sowie in der weitreichenden medizinischen Anwendung und Forschung. Gleichzeitig besitzt sie mit der HSK (Hauptabteilung für die Sicherheit von Kernanlagen) eine Behörde mit hohem internationalem Ansehen. Tatsache ist, dass die Transportrisiken per Flug im Vergleich zu anderen Transportmitteln ausserordentlich günstig dastehen. Worin bestehen diese Risiken im Sinn einer Versicherungsoptik? Die mittlere Absturzwahrscheinlichkeit eines Verkehrsflugzeuges ist kleiner als 10^{-5} pro Jahr und Quadratkilometer, d.h. kleiner als einmal in hunderttausend Jahren und Quadratkilometer. Ein Absturz bedeckt natürlich weniger als einen Quadratkilometer, d.h. die Chance, dass ein einzelnes Haus oder eine Hektare Land getroffen wird, ist noch einmal hundertmal kleiner. Dies ergibt dann eine Wahrscheinlichkeit von 10^{-7} pro Jahr. Nimmt man an, jedes zehntausendste Flugzeug transportiere eine radioaktive Ladung, ergibt dies eine versicherungstechnische Chance von 10^{-11} pro Jahr und Hektare, also einmal pro hundert Milliarden Jahre. Wiederum versicherungstechnisch kommt dies der Chance gleich, von einem kleinen Meteoriten getroffen zu werden. Das Risiko entspricht so gesehen also einem sogenannten natürlichen Risiko.

Mit diesem kleinen Exkurs will ich lediglich darauf hinweisen, dass der Flugzeugabsturz selbst das unvergleichlich grössere Unglück wäre. Die Chance einer zusätzlichen lokalen toxischen Belastung ist demgegenüber vergleichsweise bewältigbar. Das heisst nicht, dass ich auch finde, es sei alles gut, so wie es ist. Doch aufgrund dieser Überlegungen und wenn ich die Transportrisiken mit anderen Transportarten vergleiche, bin ich der Meinung, dass die Behörden im Moment vernünftig handeln.

Im Namen der FDP-Fraktion beantrage ich Ihnen deshalb, das Postulat nicht zu überweisen.

Peter Stirnemann (SP, Zürich): Die SP-Fraktion wird sich der Überweisung des Postulats nicht widersetzen, obwohl wir es grossmehrheitlich auch nicht unterstützen können. Wir teilen die Meinung der Regierung insofern, als wir als Kanton keinen grossen Einfluss auf den Transport dieser Güter haben. Die Transporte sind gefährlich, auf welchem Weg auch immer sie erfolgen, sei es auf der Schiene, auf der Strasse oder auf dem Wasser. Wie wir schon erfahren haben, können Katastrophen auch mit dem Lastwagen oder der Eisenbahn ausgelöst werden. Man müsste also auf Bundesebene erreichen können, dass solch gefährliche Güter nicht transportiert, bzw. gar nicht mehr oder nur in sehr geringen Mengen produziert werden.

Betreffend das Plutonium aus Atomkraftwerken, ist zu hoffen, dass die AKWs Auslaufmodelle sind, was sie von Anfang waren. Dann fallen diese Stoffe nicht mehr an.

Regierungsrat Ernst Homberger: Ich mache vier kurze Feststellungen:

1. Ob das Recycling von diesen nuklearen Brennstäben sinnvoll ist oder nicht, steht bei diesem Postulat nicht zur Diskussion, sondern allein deren Transport mit Flugzeugen.
2. Wir sind als Kanton weder Besitzer noch Eigentümer der Transporteure oder selber Transporteure dieser Elemente. Der Transport ist international klar geregelt, und wir halten uns genau an die Transportvorschriften.
3. Dies Transportvorschriften wurden von international anerkannten Fachleuten ausgearbeitet und sind auch international anerkannt.
4. Wir haben in kurzer Form die Antworten auf drei Vorstösse im eidgenössischen Parlament, eine Motion und zwei einfache Anfragen, durch den Bundesrat zusammengefasst. Der Regierungsrat hat keinen Anlass, die Antworten des Bundesrates zu bezweifeln.

Wir bitten Sie, das Postulat nicht zu überweisen.

Abstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 81 : 45 Stimmen, das Postulat nicht zu überweisen.

Das Geschäft ist erledigt.

Verschiedenes

Rücktritte zweier Ratsmitglieder

Ratssekretär Thomas Dähler: Rücktrittsschreiben aus dem Kantonsrat von Jacqueline Fehr (SP, Winterthur).

Nach sieben kantonsrätlichen Jahren trete ich heute aus diesem zurück. Nach den ersten Schnuppertagen in meinem neuen Amt in Bern bin ich bereits etwas nostalgisch und mache den heutigen Schritt nicht nur leichten Herzens. Unser Kantonsrat hat eine ganz eigene Qualität, nicht zuletzt weil er seine Geschäfte weitgehend quasi unter Ausschluss der Öffentlichkeit, erledigt. Man mag das bedauern, und das politische Ego mag hie und da daran darben. Aber für die Aufgaben, die sich uns stellen, ist diese Vertrautheit sicher von Vorteil. Mit dem neuen Kantonsratsgesetz wird sich die Arbeitsweise unseres Parlaments in einigen wichtigen Punkten ändern. Doch damit wird der Reformprozess noch nicht abgeschlossen sein. Soll die Legislative nicht noch weiter an Bedeutung verlieren – das würde ich zutiefst bedauern –, müssen noch viele mutige Entscheide gefällt werden. Ich möchte Ihnen für die meist sachliche und konstruktive Zusammenarbeit in den vergangenen sieben Jahren herzlich danken. Ein spezieller Dank geht an meine Fraktion, die mir politisch und menschlich ein sehr wichtiger Anker war.

Ratspräsident Kurt Schellenberg: Jacqueline Fehr ist im Jahr 1991 in den Kantonsrat gewählt worden. Sie wirkte seither in 22 Spezialkommissionen mit, von denen sie zwei präsidiert hat.

Als Kantonsrätin hat sich Jacqueline Fehr schwerpunktmässig mit arbeitsmarktlichen Fragen, dem öffentlichen Personalrecht sowie Anliegen zur Frauenförderung befasst. Abschluss und gewissermassen Krönung ihrer Kommissionsarbeit war die Mitwirkung in der Reformkommission.

Jacqueline Fehr hat im Nationalrat unlängst die Nachfolge des in den Zürcher Stadtrat gewählten Elmar Ledergerber angetreten. Ich danke ihr herzlich für ihre dem Kanton Zürich geleisteten wertvollen Dienste und wünsche ihr für das weitere Wirken im Nationalrat viel Erfolg.

(Applaus).

Ratssekretär Thomas Dähler: Rücktrittsschreiben von Kurt Sintzel (CVP, Zollikon).

Hiermit erkläre ich meinen Rücktritt aus dem Kantonsrat auf Montag, den 18. Mai 1998. Ich verlasse den Rat vor Ablauf der Amtsdauer, um meiner Nachfolgerin einen besseren Start bei den nächsten Wahlen zu ermöglichen. (Applaus).

Die Bilanz meiner rund zwölfjährigen Tätigkeit im Rat ist positiv. Die Beschäftigung mit den Problemen unseres Staates auf allen seinen Ebenen ist für mich ein wesentliches Anliegen. So habe ich gerne im Rat mitgearbeitet. Dabei lag es mir stets daran über die Grenzen der Parteien und Fraktionen hinaus einvernehmliche Lösungen anzustreben. Der Rat hat mir wohl nicht zuletzt deshalb auch heikle Geschäfte übertragen, die eine echte Herausforderung bedeuteten. Ich danke allen, die mich auf diese Weise in meinen Bemühungen unterstützt haben, aber auch allen, zu denen ich über alle Gegensätze hinweg ein gutes persönliches Verhältnis entwickeln durfte. Auch wenn ich nun einiges aufgeben muss und insbesondere die recht zahlreichen Festlichkeiten echt vermissen werde, werde ich in guter Erinnerung an meine kantonsrätliche Zeit denken. (Heiterkeit).

Die Probleme unseres Kantons sind nicht kleiner geworden. Ich wünsche dem Rat, dass es ihm gelingt, diese Probleme zum Wohl aller Bürger zu lösen. Ich wünsche aber auch Ihnen allen politisch und persönlich alles Gute, viel Glück und Freude.

Ratspräsident Kurt Schellenberg: Kurt Sintzel hat am 15. August 1988 als Nachfolger des vorzeitig zurückgetretenen Thomas Geiges im Kantonsrat Einsitz genommen.

Während seiner rund zehnjährigen Zugehörigkeit zum Kantonsrat hat er in 30 Spezialkommissionen mitgewirkt, von denen er fünf präsidiert hat. Seit 1991 gehörte er zudem der Justizverwaltungskommission an. Ferner wirkte er als Präsident der Parlamentarischen Untersuchungskommission I.

Seiner beruflichen Herkunft zufolge beschäftigte sich Kurt Sintzel als Kantonsrat vorab mit Rechtsfragen.

Ich danke dem Zurücktretenden herzlich für seine dem Staate geleisteten wertvollen Dienste und wünsche ihm für die weitere berufliche und private Zukunft alles Gute. (Applaus).

Neu eingereichte parlamentarische Vorstösse

- **Planungsalternativen zum «Flügelbahnhof» und zum 3./4. Gleis Zürich-Wipkingen**

Postulat *Rudolf Aeschbacher (EVP, Zürich)* und *Kurt Schreiber (EVP, Wädenswil)*

- **Hochstammbeiträge Kanton Zürich**
Anfrage *Barbara Hunziker Wanner (Grüne, Rümlang)*
- **Finanzierung einer Kinderkrippe im Kantonsspital Winterthur**
Anfrage *Chantal Galladé (SP, Winterthur)*
- **Holocaust-Diskussion / WJC und EJC**
Anfrage *Hans-Jacob Heitz (FDP, Winterthur)*
- **Die Rückführung bedrohter ausländischer Jugendlicher im Kanton Zürich**
Anfrage *Bettina Volland (SP, Zürich)*, *Anton Schaller (LdU, Zürich)*
und *Daniel Vischer (Grüne, Zürich)*

Rückzüge

- **Überarbeitetes Sanierungskonzept zum Ausgleich des Zürcher Staatshaushaltes bis 1998**
Motion *Bruno Zuppiger (SVP, Hinwil)*, *Bruno Kuhn (SVP, Lindau)*
und *Georg Schellenberg (SVP, Zell)*, KR-Nr. 183/1996

Schluss der Sitzung: 12.10 Uhr

Zürich, den 18. Mai 1998

Die Protokollführerin:
Irene Läubli

Vom Büro des Kantonsrates in seiner Sitzung vom 18. Juni 1998 genehmigt.