


**47. Sitzung, Montag, 20. März 2000, 8.15 Uhr**

 Vorsitz: *Richard Hirt (CVP, Fällanden)*
**Verhandlungsgegenstände**
**1. Mitteilungen**

- Antworten auf Anfragen
  - *Elternrechte und -pflichten in der Zürcher Volksschule*  
KR-Nr. 424/1999..... Seite 3638
  - *Disziplinarische Massnahmen im kantonalen Steueramt infolge Fehlinformation der Stimmberechtigten im Kanton Zürich*  
KR-Nr. 433/1999..... Seite 3641
  - *Pflegenotstand in den letzten 20 Jahren*  
KR-Nr. 435/1999..... Seite 3645
  - *Rückzahlung von Stipendien*  
KR-Nr. 6/2000..... Seite 3650
  - *Straftaten durch jugendliche Heiminsassen*  
KR-Nr. 8/2000..... Seite 3652
- Zuweisung von neuen Vorlagen ..... Seite 3654
- Dokumentationen im Sekretariat des Rathauses
  - *Protokollauflage* ..... Seite 3654
- Begrüssung des Grossratspräsidenten von Luzern und des Büros des Grossen Rates des Kantons Luzern..... Seite 3702

**2. Beschluss des Kantonsrates über das Zustandekommen der Volksinitiative «Für eine geringere Besteuerung der Seniorinnen und Senioren»**

- Antrag des Regierungsrates vom 1. März 2000  
 KR-Nr. 90/2000 ..... Seite 3655

- 3. Beschluss des Kantonsrates über das fakultative Referendum; unbenutzter Ablauf der Referendumsfrist (Bewilligung eines Kredits für die Weiterführung des Projekts «Teilautonome Volksschulen» [TaV])**  
Antrag der Geschäftsleitung des Kantonsrates vom 2. März 2000  
KR-Nr. 64/2000 ..... *Seite 3655*
- 4. Beschluss des Kantonsrates über das fakultative Referendum; unbenutzter Ablauf der Referendumsfrist (Änderung Strafprozessordnung)**  
Antrag der Geschäftsleitung des Kantonsrates vom 2. März 2000  
KR-Nr. 65/2000 ..... *Seite 3656*
- 5. Beschluss des Kantonsrates über das fakultative Referendum; unbenutzter Ablauf der Referendumsfrist (Bewilligung eines Kredits für die Erstellung eines Schulhauses für die Technische Berufsschule Zürich)**  
Antrag der Geschäftsleitung des Kantonsrates vom 2. März 2000  
KR-Nr. 66/2000 ..... *Seite 3656*
- 6. Informatikleistungen**  
Dringliches Postulat Kommission für Staat und Gemeinden; Präsident Thomas Isler (FDP, Rüschlikon), vom 31. Januar 2000  
KR-Nr. 43/2000, RRB-Nr. 314/1. März 2000 (Stellungnahme) ..... *Seite 3657*
- 7. Bewilligung eines Objektkredits für die Erstellung des regionalen Radwegs S-42, Theilingen–Weisslingen–Kollbrunn, in den Gemeinden Weisslingen und Kyburg (Reduzierte Debatte)**  
Antrag des Regierungsrates vom 29. September 1999 und geänderter Antrag der KEVU vom 28. Februar 2000, **3734a** ..... *Seite 3668*

**8. Optimale Nutzung von Wasser und Energie (Reduzierte Debatte)**

Antrag des Regierungsrates vom 15. Dezember 1999 zum Postulat KR-Nr. 374/1996 und gleichlautender Antrag der KEVU vom 29. Februar 2000, **3750** ..... Seite 3677

**9. Seetunnel (Umfahrung Zürich)**

Motion Reto Cavegn (FDP, Oberengstringen) und Mitunterzeichnende vom 23. August 1999  
KR-Nr. 267/1999, RRB-Nr. 2050/17. November 1999 (Stellungnahme)..... Seite 3681

**10. Abklassierung der Hardturmstrasse in Zürich auf den Zeitpunkt zum geplanten Ausbau der Pflingstweidstrasse in Zürich**

Motion Anna Maria Riedi (SP, Zürich), Peter Stirnemann (SP, Zürich) und Bettina Volland (SP, Zürich) vom 20. September 1999  
KR-Nr. 316/1999, RRB-Nr. 2258/15. Dezember 1999 (Stellungnahme) ..... Seite 3704

**11. Reduktion der vom Kanton verordneten Kontrollen**

Motion Hansjörg Schmid (SVP, Dinhard), Ulrich Isler (FDP, Seuzach) und Werner Honegger (SVP, Bubikon) vom 11. Oktober 1999  
KR-Nr. 342/1999, RRB-Nr. 235/9. Februar 2000 (Stellungnahme) ..... Seite 3716

**12. Verbesserung der Sicherheit von Radfahrern in Verkehrskreiseln**

Postulat Erwin Kupper (SD, Elgg) und Hanspeter Amstutz (EVP, Fehraltorf) vom 22. November 1999  
KR-Nr. 394/1999, RRB-Nr. 237/9. Februar 2000 (Stellungnahme) ..... Seite 3720

## Verschiedenes

- Fraktions- oder persönliche Erklärungen
  - *Erklärung der Geschäftsprüfungskommission zu den erneuten Schlagzeilen über die Auslagerung von polizeilichen Informatikaufgaben der Kantonspolizei Zürich* ..... Seite 3666
  - *Erklärung der SP-Fraktion zur Auslagerung der Informatikaufgaben der Kantonspolizei Zürich*..... Seite 3667
  - *Erklärung der SP-Fraktion zur Änderung des Flughafen-Betriebsreglements* ..... Seite 3702
  - *Erklärung der Grünen Fraktion zur Änderung des Flughafen-Betriebsreglements* ..... Seite 3703
- Rücktrittserklärungen
  - *Rudolf Aeschbacher aus dem Kantonsrat* ..... Seite 3722
- Neu eingereichte parlamentarische Vorstösse..... Seite 3724
- Rückzüge
  - *Rückzug der Motion KR-Nr. 342/1999*..... Seite 3725
  - *Rückzug des Postulats KR-Nr. 394/1999* ..... Seite 3725

## Geschäftsordnung

*Ratspräsident Richard Hirt:* Das Wort wird nicht verlangt. Die Traktandenliste ist in der vorliegenden Form genehmigt.

## 1. Mitteilungen

### *Antworten auf Anfragen*

*Elternrechte und -pflichten in der Zürcher Volksschule  
KR-Nr. 424/1999*

*Jean-Jacques Bertschi (FDP, Wettswil a. A.)* hat am 13. Dezember 1999 folgende Anfrage eingereicht:

In der Volksschulreform soll die Mitwirkung der Eltern generell (und im Bereich der sonderpädagogischen Bedürfnisse mit dem «runden Tisch» speziell) neu und besser gefasst werden. Diese Initiative ist

sehr zu begrüßen. In der wichtigen Diskussion im Vorfeld zur Gesetzgebung wäre es für alle hilfreich, die Grundvorstellungen des Regierungsrats zu einigen zentralen Problemkreisen näher kennen zu lernen. Zu beachten sind etwa:

- Einbezug von Modellen von Volksschulen im In- und Ausland:  
Häufig ist die Stellung der Eltern ausserhalb des Kantons Zürich wesentlich stärker. Die positive Rolle der öffentlichen Hand beim Aufbau unseres Volksschulwesens hat zu einer teilweise sehr dominierenden Rolle von Staat und Behörden gegenüber Bürgerinnen und Bürgern geführt.
- Abbau der Zurückhaltung der Lehrerschaft gegenüber der Elternmitwirkung:  
Die – teilweise durch persönliche Erfahrungen begründeten – Ängste in der Lehrerschaft haben ihre Ursache in Bedenken betreffend Einschränkung des pädagogischen Handlungsspielraums (Erziehungsstil, Methodenfreiheit und so weiter).
- Verlust einer einheitlichen Sichtweise zur Bedeutung der Volksschulbildung, unter anderem durch die Migration:  
Für uns «Insider» nur begrenzt wahrnehmbar, legen Zürcher Eltern im Quervergleich eher mehr Wert auf die Grundschulbildung, als dies in andern Kulturen der Fall ist. Gründe dafür liegen sicher in den erfolgreichen Gründungs- und Aufbruchsjahren des modernen Industrie- und Dienstleistungsstandorts Zürich, aber auch in der tiefen Verankerung der Volksschule in den dank den Milizbehörden mustergültig einbezogenen Gemeinden. Viele Eltern teilen diese Auffassung (hoher Stellenwert, Priorität) heute nicht mehr.

In diesem Sinne bitte ich den Regierungsrat um die Beantwortung folgender Fragen:

1. Denkt er daran, die Stellung der Eltern in Zukunft generell zu verstärken?
2. Welche Vorstellungen hat er bezüglich einer sinnvollen Abstufung der Mitwirkungsrechte und -pflichten der Eltern auf den Ebenen von Klasse, Schulhaus und Gemeinde?
3. Durch welche Massnahmen gedenkt er, den Eltern ihre für den Schulerfolg mit entscheidende Rolle bewusst zu machen und sie verstärkt in die Pflicht zu nehmen, wo ihre Mitwirkung und Unterstützung ausbleiben respektive den Erwartungen und der Tradition der Zürcher Volksschule nicht entsprechen?

Der *Regierungsrat* antwortet auf Antrag der Bildungsdirektion wie folgt:

1. Mit der geplanten Volksschulreform ist unter anderem beabsichtigt, die Stellung der Eltern zu stärken mit dem Ziel, die anstehenden Aufgaben gemeinsam und auf partnerschaftlicher Basis bearbeiten zu können. Es ist vorgesehen, die Eltern bei der Erarbeitung des Schulprogrammes einer Schuleinheit mit einzubeziehen, indem sie ihre Anliegen einbringen und Entwicklungsschwerpunkte mit definieren können. Im Bereich der laufenden Qualitätsevaluation sollen die Eltern zu ihrer Zufriedenheit befragt werden.
2. Die Mitwirkungsrechte und -pflichten von Eltern auf Klassenebene werden sich nicht verändern; die Zusammenarbeit wird im Interesse des Kindes und der Klasse wie bisher weitergeführt. Die Lehrkräfte bleiben als Bildungsfachleute für die Planung und Durchführung des Unterrichts zuständig. Gemäss geltendem Zürcher Lehrplan für die Volksschule ist das Wohl des einzelnen Kindes und der Klasse erstes Anliegen der Zusammenarbeit zwischen Lehrkräften, Eltern und Behörden.

Auf der Ebene Schuleinheit bzw. Schulhaus sollen die Eltern als Interessengruppe stärker als bisher Ideen einbringen können. Zu diesem Zweck legen die einzelnen Schuleinheiten institutionalisierte Formen der Mitwirkung fest. In den Kantonen Bern, Luzern, Basel werden zurzeit verschiedene Modelle erprobt. Die Erfahrungen zeigen, dass es wichtig ist, lokal angepasste Modelle zu entwickeln und die Kompetenzen von Eltern, Lehrkräften und Behörden genau zu regeln.

Auf Gemeindeebene ist im Kanton Zürich keine ausdrückliche Elterninteressenvertretung vorgesehen, wie das in etlichen Gemeinden des Kantons Bern bereits erprobt wird. Dort nehmen Eltern Einsitz in der so genannten Schulkommission. Im Rahmen der Volksschulreform steht ein Modell im Vordergrund, das ähnlich wie bei der Basler Orientierungsschule den Eltern weder eine Aufsichtsfunktion noch eine strategische Führungsaufgabe übertragen will, sondern sie in die gelebte Schulkultur einbinden möchte.

3. Derzeit werden in den Projekten Quims (Qualität in multikulturellen Schulen) und TaV (Teilautonome Volksschulen) verschiedene Formen der Zusammenarbeit mit Eltern erprobt. Zur Rolle der Schulleitung im Rahmen des TaV-Projekts gehört es, die Zusammenarbeit zwischen Schule und Eltern zu fördern und den Schüle-

rinnen und Schülern sowie deren Eltern als zweiter Instanz nach der Klassenlehrkraft Problemlösehilfen anzubieten. In diesen Bemühungen werden die Schulen durch die TaV-Schulbegleitung sowie durch entsprechende Angebote des Pestalozzianums unterstützt.

Auf Kantonsebene sind bestehende Elterngruppierungen im Rahmen der Volksschulreform eingebunden, womit ihre Interessensvertretung sichergestellt ist. Den TaV-Projektschulen wird nahe gelegt, die lokalen Elternvereinigungen frühzeitig in die Entwicklungsarbeit mit einzubeziehen.

Die Resultate aus den Projekten sollen andern Schulen zugänglich gemacht werden. Zum einen sind Tagungen vorgesehen, zum andern unterstützende Publikationen sowie Fachberatung.

Ob und in welcher Form die Eltern über die erwähnten Möglichkeiten hinaus verstärkt in die Pflicht genommen werden können, werden die Erkenntnisse aus den laufenden Projekten und die Reform der Volksschulgesetzgebung zeigen.

*Disziplinarische Massnahmen im kantonalen Steueramt infolge Fehlinformation der Stimmberechtigten im Kanton Zürich*

*KR-Nr. 433/1999*

*Alfred Heer (SVP, Zürich)* hat am 20. Dezember 1999 folgende Anfrage eingereicht:

Anlässlich der Abstimmung über die Erbschafts- und Schenkungssteuer hat der Zürcher Regierungsrat am 12. November 1999, somit wenige Tage vor dem Abstimmungstermin vom 28. November 1999, festgehalten, dass schlimme Folgen für die Zürcher Bevölkerung zu befürchten sind, wenn der Gegenvorschlag oder sogar die Volksinitiative angenommen würden. Diese Folgen wären eine Steuererhöhung oder ein massiver Leistungsabbau, welche alle Personen im Kanton Zürich zu tragen hätten. Diese Voraussagen waren in zweierlei Hinsicht falsch. Erstens sind die ordentlichen Steuereinnahmen massiv höher, und zweitens tritt der Steuerausfall auf Grund der teilweisen Abschaffung der Erbschafts- und Schenkungssteuer verzögert in Kraft.

Inzwischen beantragte der Regierungsrat dem Parlament, das Budget 2000 zurückzuweisen, da dieses in etlichen Punkten auf falschen Zahlen beruht. Es handelt sich dabei insbesondere um Zahlen, die der Re-

gierungsrat im Abstimmungskampf gegen die Abschaffung der Erbschafts- und Schenkungssteuer verwendete.

Weite Teile der Bevölkerung und auch verschiedene Medien kritisieren denn auch die an der Medienkonferenz vom 12. November 1999 gemachten Aussagen. Man kann festhalten, dass die Stimmbevölkerung nicht korrekt über die tatsächliche Situation informiert wurde. Der Finanzdirektor hält denn auch in einem Interview mit dem «Tages-Anzeiger» vom 11. Dezember 1999 fest, dass er bezüglich der Fehleinschätzung des Steuerertrages dem Steueramt und der Finanzverwaltung keinen Vorwurf macht. Bezüglich der Fehleinschätzung bei der Erbschaftssteuer prüft der Finanzdirektor Massnahmen gegenüber der Verwaltung, da er nicht darauf aufmerksam gemacht wurde, dass der Steuerausfall verzögert eintritt und dass dies Einfluss auf die ganze Steuerperiode hat. Diese Unterlassung der Information durch die zuständige Verwaltungsabteilung an den Finanzdirektor hat dazu geführt, dass die Stimmbevölkerung falsch informiert wurde und der Gesamtregierungsrat an Glaubwürdigkeit eingebüsst hat. Auch ist davon auszugehen, dass es durchaus möglich gewesen wäre, dass sogar die gänzliche Abschaffung befürwortet worden wäre, wäre durch den Regierungsrat am 12. November 1999 nicht ein unwahres Szenario verbreitet worden.

Die Bevölkerung hat Anrecht zu erfahren, wie so etwas passieren konnte und welche Massnahmen angeordnet werden, damit sich ein solcher Fall nicht wiederholen kann.

Dazu bitte ich den Regierungsrat um die Beantwortung folgender Fragen:

1. Gemäss erwähntem «Tages-Anzeiger»-Interview melden die Gemeinden die Steuererträge dem Kanton dreimonatlich. Per 15. Mai, per 15. August, per 15. November und nochmals Ende Jahr. Es ist also davon auszugehen, dass der Kanton bereits am 15. November oder Tage danach darüber informiert war, dass die Steuererträge für das Jahr 2000 massiv zunehmen werden. Wann hat das Steueramt den Finanzdirektor über die neuesten Zahlen vom 15. August 1999 informiert? Wann hat das Steueramt den Finanzdirektor über die neuesten von den Gemeinden gemeldeten Zahlen vom 15. November 1999 orientiert?
2. Hätte die Möglichkeit bestanden, die Aussagen, welche an der Medienkonferenz vom 12. November 1999 gemacht wurden, noch vor dem Abstimmungstermin vom 28. November 1999 zu korrigieren?



Falls die Zahlen vom Steueramt dem Finanzdirektor zu spät gemeldet wurden, stellt sich die Frage, welche Möglichkeiten bestanden hätten, um die Avisierung des Finanzdirektors in diesem speziellen Falle zu beschleunigen.

3. Was sagen der oder die Verantwortlichen der Abteilung Erbschafts- und Schenkungssteuer zum Vorwurf, dass der Finanzdirektor so informiert wurde, dass die teilweise oder ganze Abschaffung der Erbschafts- und Schenkungssteuer Ausfälle in der Höhe von 235 Millionen Franken oder 8 Steuerprozenten beziehungsweise 400 Millionen Franken oder 13 Steuerprozenten verursachen, es aber verschwiegen haben, dass die Ausfälle mit zeitlicher Verzögerung kommen und dass die Verzögerung nicht einfach ein paar Monate beträgt, sondern sich über mehrere Jahre erstreckt und dass dies auf die ganze Steuerperiode Einfluss hat?
4. Welche Massnahmen, allenfalls disziplinarischer Art, beabsichtigt der Regierungsrat gegen den oder die Verantwortlichen der Abteilung Erbschafts- und Schenkungssteuer einzuleiten, da diese den Finanzdirektor bewusst oder unbewusst falsch informiert haben?
5. Wird die Bevölkerung über die Ursachen der Fehlinformation und die dagegen getroffenen Massnahmen informiert, damit sich solche Vorfälle nicht wiederholen, welche das Vertrauen in Verwaltung und Regierung erschüttern?

Der *Regierungsrat* antwortet auf Antrag der Finanzdirektion wie folgt:

1. Gemäss der Weisung der Finanzdirektion über das Abrechnungswesen der Gemeindesteuerämter (Rz 11 in der Fassung vom 29. Juni 1998) haben die Gemeindesteuerämter nach Zustellung der Steuerrechnungen, die bis Ende Mai zu erfolgen hat, bis Ende Juni – zusammen mit dem vorläufigen Verteilungsschlüssel für die Staatssteuern – die Summe der Staats- und Gemeindesteuersollbeträge des laufenden Jahres an die Abteilung Steuerkontrolle des kantonalen Steueramtes zu melden. Die Steuersollmeldungen per Ende Mai 1999 lagen am 12. Juli 1999 vor.

Die Gemeindesteuerämter werden mit Blick auf die Bearbeitung des Voranschlages vom kantonalen Steueramt jeweils aufgefordert, weitere Steuersollmeldungen zu machen. Im Kalenderjahr 1999 waren solche zu erstellen per Ende August und per Mitte November. Die Steuersollmeldungen per Ende August lagen am 14. Sep-

tember 1999, jene per Mitte November am 1. Dezember 1999 vor. Die Finanzdirektion ist am 14. September 1999 über die neuesten Zahlen per Ende August, am 1. Dezember 1999 über die Ergebnisse per Mitte November informiert worden.

2. Unter den gegebenen Voraussetzungen hat keine Möglichkeit bestanden, die Aussagen, die an der Medienkonferenz vom 12. November 1999 gemacht wurden, vor der Volksabstimmung vom 28. November 1999 zu korrigieren. Diese Möglichkeit hätte lediglich dann bestanden, wenn von den Gemeinden zeitlich dazwischen liegende Steuersollmeldungen verlangt worden wären, diese Steuersollmeldungen auf das schliessliche Ergebnis hingewiesen hätten und daraus die gleichen Schlussfolgerungen hätten gezogen werden können, wie sie nunmehr auf Grund der zusätzlich per 15. Dezember einverlangten Meldungen gezogen wurden.
3. Zur Beurteilung der steuerlichen Auswirkungen einer Abschaffung des Erbschafts- und Schenkungssteuergesetzes oder der Steuerbefreiung der Nachkommen hat die Abteilung Erbschafts- und Schenkungssteuer weitreichende statistische Grundlagen zum Erbschafts- und Schenkungssteuerertrag erstellt. Diese Ertragsausfallberechnungen sind zutreffend und nach wie vor gültig für den Steuerausfall, der sich letztlich als Folge der Ergebnisse der Volksabstimmung vom 28. November 1999 ergibt. Interessanterweise ist die Frage, in welchem Zeitraum der endgültige Steuerausfall eintritt, im Zuge der Beratungen der Gesetzesvorlage weder auf Stufe Verwaltung noch auf Stufe des Kantonsrates je ernsthaft gestellt worden. Stets stand der endgültige Ertragsausfall im Zentrum der Diskussionen. Dass der Ertragsausfall lediglich verzögert eintritt, ist offensichtlich von allen Beteiligten als selbstverständlich betrachtet worden und ist schliesslich auch nicht eine für die Beurteilung der Gesetzesvorlage, sondern für die Finanzplanung und die Festsetzung des Steuerfusses entscheidende Frage gewesen.
4. Der Finanzdirektor hat die Sachlage mit den Verantwortlichen geklärt und Massnahmen ergriffen, die sicherstellen, dass sich eine ähnliche Situation nicht wiederholt. Dabei ist allerdings darauf hinzuweisen, dass die Kumulation der Steuergesetzesrevision auf 1. Januar 1999, des Übergangs von der Vergangenheitsbemessung zur Gegenwartsbemessung in der Steuerperiode 1999 und der Teilrevision des Erbschafts- und Schenkungssteuergesetzes auf das Kalenderjahr 2000 den Budgetprozess für das Kalenderjahr 2000 und die

Finanzplanung für die kommenden Jahre zu einem schwierigen Unterfangen gemacht hat und weiterhin machen wird.

Der Übergang von der Vergangenheitsbemessung zur Gegenwartsbemessung mit provisorischem Steuerbezug in der Steuerperiode und nachträglicher Schlussrechnung auf Grund der definitiven Veranlagung macht zur Verbesserung der Budgetgenauigkeit namentlich zusätzliche Informationen der Gemeinden notwendig. Die Finanzdirektion hat daher eine neue Weisung betreffend Meldung von Steuersoll und der veranschlagten Steuererträge durch die Gemeinden erlassen. Steuersollmeldungen zur laufenden Steuerperiode werden danach per Ende Mai, Juli, September und November, somit statt bisher dreimal, neu viermal verlangt. Von grösserer Bedeutung sind künftig – im Vergleich zu heute – die Steuernachträge, also die Steuernachforderungen und Steuerrückerstattungen für frühere Steuerperioden. Es werden daher neu per Ende Mai, Juli und September auch Steuersollmeldungen über die drei zurückliegenden Steuerperioden verlangt. Schliesslich können auch die Voranschläge der Gemeinden, die den Steuerbezug durchführen und somit naturgemäss über bessere und detailliertere Informationen verfügen, wertvolle Hinweise für die Voranschlagserstellung im Kanton liefern. Die Gemeinden haben daher neu per Ende September und November auch Angaben über die von ihnen für die folgende Steuerperiode veranschlagte einfache Staatssteuer zu liefern.

5. Die Information der Öffentlichkeit erfolgt mit der Beantwortung dieser Anfrage.

#### *Pflegenotstand in den letzten 20 Jahren*

*KR-Nr. 435/1999*

*Christoph Schürch (SP, Winterthur)* hat am 20. Dezember 1999 folgende Anfrage eingereicht:

Im September 1979 hat die damalige Direktion des Gesundheitswesens, Regierungsrat Dr. Peter Wiederkehr, in einem Brief an das Pflegepersonal Folgendes festgehalten:

«Wie Sie an Ihrem Arbeitsplatz selbst feststellen können, fehlen in vielen Krankenhäusern Schwestern und Pfleger. Dieser Personalmangel führt dazu, dass Sie zusätzlich belastet werden und die Patienten oft nicht optimal pflegen können, wie Sie dies gerne täten. Die Mehrbelastung wiederum zieht vielfach die Aufgabe des Berufes, Teilzeit-

arbeit oder längere unbezahlte Urlaube nach sich. Dadurch vergrößert sich der Personalmangel, das verbleibende Personal wird noch stärker belastet und die Berufsaufgaben usf. nehmen weiter zu.

Die Gesundheitsdirektion hat eine eigene Stabsstelle für den Pflegedienst geschaffen. Zu deren vordringlichen Aufgaben gehört es, Massnahmen zur Behebung des Personalmangels auszuarbeiten. So werden im Moment gemeinsam mit dem SBK (Schweizerischer Berufsverband der Krankenschwestern und Krankenpfleger) die Kündigungsgründe des Krankenpflegepersonals der allgemeinen Krankenpflege überprüft. Die Resultate erwarten wir auf anfangs Oktober 1979. Im Laufe des nächsten Jahres sollten sich daraus konkrete Massnahmen ergeben. Zudem prüfen wir in den nächsten Monaten, wie der Pflegedienst am Informationsfluss in den Spitälern beteiligt ist.

Zahlreiche weitere Massnahmen kommen erst langfristig zum Tragen. Unter diesen Umständen sind wir in hohem Masse auf Ihr Verständnis und auf Ihre Hilfe angewiesen. Ich bitte Sie im Interesse der Patienten und Ihrer Arbeitskolleginnen und -kollegen, in der momentan schwierigen Zeit durchzuhalten und Ihren Beruf nicht zu verlassen. Sie leisten damit einen grossen Beitrag zur Linderung der Personalnot.

Bei dieser Gelegenheit möchte ich es nicht unterlassen, Ihnen für Ihren bisherigen Einsatz im Dienste der Mitmenschen zu danken.»

Ich bitte den Regierungsrat um Beantwortung folgender Fragen:

1. Welche konkreten Massnahmen wurden damals ergriffen, um den Pflegenotstand zu beheben? Warum haben diese Massnahmen nie gegriffen?
2. Wie hoch ist die damals geschaffene Stabsstelle für den Pflegedienst heute personell ausgestattet? Welches sind die Aufgaben dieser Stabsstelle?
3. Welche Konsequenzen zieht der Regierungsrat aus der Tatsache, dass seit 20 Jahren ein zwar in der Akzentuierung unterschiedlicher, aber doch permanent existierender Pflegenotstand herrscht?
4. Ist der Regierungsrat bereit, in der Gesundheitsdirektion eine Umfrage über die Arbeitszufriedenheit (analog der Umfrage in der Finanzdirektion 1997) durchzuführen und die Mitarbeitenden auch zu fragen, wo denn Lösungsansätze zu suchen seien?
5. Der herrschende Pflegenotstand wird zurzeit mit vor allem zwei Massnahmen, nämlich der erneuten Rekrutierung von Pflegekräften

im Ausland und gewisser minimaler und punktueller Lohnverbesserungen, angegangen. Welche Massnahmen darüber hinaus gedenkt der Regierungsrat einzuleiten und auch umzusetzen?

Der *Regierungsrat* antwortet auf Antrag der Gesundheitsdirektion wie folgt:

Die Gesundheitsdirektion hat in den vergangenen Jahrzehnten zur Behebung bzw. Verminderung des Pflegenotstandes ständig Massnahmen ergriffen. Auf Grund der Probleme im Pflegebereich wurden zwei Stabsstellen für Ausbildungs- und Pflegefragen geschaffen. Diese erarbeiteten einheitliche Reglementierungen für die Schulen der Gesundheits- und Krankenpflege und koordinierten die Stellenpläne. Im Spitalbereich wurde die Schichtzulage und die Zeitkompensation für Nachtdienste eingeführt. Die Studie über die Kündigungsmotive beim Pflegepersonal führte 1987 zur Studie «Krankenpflege 2000», die sich zur Situation der Krankenpflege in den nächsten 25 Jahren äusserte. Anhand des darin erstellten Massnahmenkatalogs wurden unter anderem folgende Fragen weiter bearbeitet und verbessert: Praxiszentrierte Ausbildung der Lehrerinnen für Krankenpflege, Gestaltung der Arbeitszeiten, Bedarfsabklärung und Konzept der Fort- und Weiterbildung für das ausgebildete Pflegepersonal, Unterstützung der Schwestern und Pfleger auf der Abteilung zur Anleitung und Überwachung der Schülerinnen und Schüler, flexibles Kursangebot für die Ausbildung von einheimischem Hilfspersonal, Förderung der Teilzeitarbeit, Schaffung von Wiedereinstiegsmöglichkeiten nach längerem Berufsunterbruch, Einführungskurse für ausländisches Pflegepersonal. Es wurden Schülerinnen und Schüler und deren Eltern zum Thema Berufswahl, unter besonderer Berücksichtigung der Krankenpflegeberufe, systematisch befragt. So wurden und werden nach wie vor die koordinierte Personalwerbung für Einsteigerinnen und Einsteiger in die Gesundheitsberufe sowie die Berufspräsentation an der «Züspa» durchgeführt und die finanzielle Unterstützung der Schnuppertage in den Betrieben gewährleistet. Durch die Vereinheitlichung der Aufnahmekriterien und des Aufnahmeverfahrens wurde sodann der Zugang an die Pflegeschulen vereinfacht. Auch die künftigen Ausbildungsstrukturen für die Gesundheitsberufe haben eine Attraktivitätssteigerung dieser Ausbildungen zum Ziel. So wird neu beispielsweise auch für Pflegeberufe das Eintrittsalter von 18 auf 16 Jahre gesenkt und die Möglichkeit zum Erlangen der Berufsmaturität und des Fachhochschulabschlusses eingeführt. Sodann wurden trotz ho-

hen Spardrucks die Schulkapazitäten für die Pflegeausbildung aufrechterhalten und für die Schaffung von zusätzlichen Praktikumsplätzen weitere rund 4 Mio. Franken zur Verfügung gestellt. Die im Globalbudget der Spitäler eingesetzte Ausbildungspauschale von Fr. 785 pro Praktikumswoche ermöglicht den Betrieben den Einsatz von Ausbildungsverantwortlichen und Berufsschullehrerinnen und -lehrern. Die Pauschale wurde unter der Leitung des Fachdienstes Pflege zusammen mit Fachleuten aus den Betrieben im Rahmen des Projektes «PAPRA» (Pflegeausbildung in der Praxis) entwickelt. Sie bewirkt eine Professionalisierung der Ausbildung und eine Entlastung der Pflegenden. Zur weiteren Förderung der Professionalisierung der Pflege hat die Gesundheitsdirektion zusammen mit drei Betrieben im Rahmen des Projektes «Qualitätsmanagement in der Pflege» einen Entwicklungsschub eingeleitet. Aus dem Projekt entstand das Handbuch «Qualitätsmanagement am Beispiel der Pflegediagnostik», das alle zur Einführung notwendigen Grundlagen umfasst. Davon wurden bis heute bereits rund 1600 Exemplare verkauft. Es wurde zudem ein System zur Erfassung der Leistungen in der Pflege entwickelt, das einen gezielten Einsatz der personellen Ressourcen ermöglicht und in der Zwischenzeit in den Spitälern der meisten deutschsprachigen Kantone eingeführt ist.

Die Rekrutierungssituation in den Pflegeberufen verhält sich regelmässig antizyklisch zur Wirtschaftsentwicklung. Verbessert sich die wirtschaftliche Lage, verschlechtert sich das Rekrutierungspotenzial in der Pflege. Infolgedessen wurde das Jahreskontingent für ausländisches Pflegepersonal ab Herbst 1998 wieder angehoben. Im letzten Jahr hat sich die Situation aber nicht nur im Kanton Zürich, sondern auch gesamtschweizerisch und in ganz Europa allgemein verschärft. Erschwerend kam im Kanton Zürich dazu, dass die Löhne für das ausgebildete Pflegepersonal zum Teil nicht mehr konkurrenzfähig waren, da die Stufenanstiege infolge der Sparmassnahmen ausgesetzt wurden. Der Kanton Zürich hat darauf reagiert und die Möglichkeit geschaffen, mit folgenden ausserordentlichen Massnahmen die Löhne des ausgebildeten Pflegepersonals zu verbessern. Im Jahre 1999 erfolgte eine Anordnung an die Betriebe, die Beförderungsquote von 0,4 % voll auszuschöpfen auch wenn damit der Voranschlag überschritten wurde. Da vielerorts im Pflegebereich Stellen nicht besetzt werden konnten, wurde mit dem Novemberlohn 1999 an das ausgebildete Pflegepersonal als Zeichen des Dankes für das überdurchschnittliche Engagement eine Einmalzulage ausbezahlt. Per 1. Januar

2000 wurden 15 Mio. Franken für die kantonalen und staatsbeitragsberechtigten Krankenhäuser für eine ausserordentliche Beförderungsrunde beim ausgebildeten Pflegepersonal mit einer entsprechenden Qualifikation bereitgestellt. Auf 1. Juli 2000 wird die im Jahre 1997 erfolgte Lohnkürzung von bis zu drei Prozent rückgängig gemacht, und ein Stufenanstieg für das in den Erfahrungsstufen eingereichte Personal und Beförderungen für das in den Leistungsstufen eingereichte Personal wird gewährt. Voraussetzung für die Beförderung ist eine entsprechende Qualifikation.

Durch die Einführung der Globalbudgets und der wirkungsorientierten Steuerung ist sodann die Trennung der strategischen von der operativen Führung ermöglicht worden. Die Gestaltung von Massnahmen zur Personalführung, -erhaltung und -förderung liegt heute, abgesehen von der Festsetzung der generellen Lohnstrukturen, primär in der Eigenverantwortung der Betriebe. Rücklagen aus den Globalbudgets können für solche Massnahmen eingesetzt werden. Entsprechend gehört auch die Durchführung von Befragungen zur Arbeitszufriedenheit in den Aufgabenbereich der Betriebe. Die Arbeitszufriedenheit hängt weitgehend von den konkreten Arbeitsbedingungen, der interdisziplinären Zusammenarbeit und den Kommunikations-, Entscheidungs- und Verantwortungsstrukturen in den Institutionen ab. Notwendige Massnahmen sind vor allem auf diesen Ebenen umzusetzen. Auffallend ist, dass nicht alle Spitäler im Kanton Zürich Personalmangel zu verzeichnen haben. Einige wenige Betriebe verfügen zeitweise sogar über eine Warteliste für ausgebildetes Personal.

Der Fachdienst Pflege der Gesundheitsdirektion ist in allen bereichsübergreifenden Arbeitsgruppen der Gesundheitsdirektion vertreten und wacht darüber, dass bei allen wesentlichen Veränderungen die Anliegen der Pflege eingebracht werden. Sowohl die Pflegedienstkommission als auch die zwei- bis dreimal jährlich stattfindenden Plenarversammlungen mit allen Pflegedienstleiterinnen und -leitern des Kantons Zürich dienen dem gegenseitigen Informationsaustausch und bilden unter anderem eine wichtige Grundlage für den Handlungsbedarf des Fachdienstes Pflege. Der Fachdienst Pflege ist seit 1990 mit einer 100-Prozent-Stelle dotiert. Zu seinen Aufgaben gehören insbesondere die Erledigung der Tagesgeschäfte mit Pflegebezug inklusive Fragen der praktischen Ausbildung in Gesundheits- und Krankenpflege, die Durchführung von oder die Mitarbeit in Projekten sowie die Pflege einer konstruktiven Zusammenarbeit zwischen Ge-

sundheitsdirektion und den Pflegedienstleiterinnen- und -leitern wie auch den Verbänden.

Die heutige Rekrutierungssituation in der Pflege ist gesamtschweizerisch prekär. Umso wichtiger ist es, dass dem Arbeitsklima und der Stellung der Pflege innerhalb der Spitäler die gebührende Aufmerksamkeit geschenkt wird. Dies bedingt ein zeitgemässes Führungsverständnis in den Betrieben. Die Gesundheitsdirektion beabsichtigt, eine interdisziplinäre Arbeitsgruppe einzusetzen, um weitere Massnahmen zur Behebung des Pflegenotstandes zu erarbeiten. Allgemein muss aber festgehalten werden, dass sich die Arbeitsbelastung auf Grund des anhaltenden Spardrucks im gesamten Gesundheitsbereich – nicht nur bei den Pflegenden – stark erhöht hat.

### *Rückzahlung von Stipendien*

*KR-Nr. 6/2000*

*Severin Huber (FPD, Dielsdorf)* hat am 3. Januar 2000 folgende Anfrage eingereicht:

Stipendien sind Beiträge ohne generelle Rückzahlungsverpflichtung. Die Stipendienverordnung sieht jedoch vor, dass von Empfängern solcher Zahlungen eine gänzliche oder teilweise Rückerstattung erwartet wird, wenn sie sich später in guten finanziellen Verhältnissen befinden.

In diesem Zusammenhang bitte ich den Regierungsrat um Beantwortung folgender Fragen:

1. Wie viel Stipendien hat der Kanton in den letzten fünfzehn Jahren jährlich ausgerichtet? Wie viel (in % und absolut) sind davon durch die Empfänger jeweils zurückbezahlt worden?
2. Wie hoch ist dabei der Anteil (in % und absolut) derer, die in guten finanziellen Verhältnissen leben, zu allen anderen, gemessen einerseits an der Gesamtzahl aller Empfänger beziehungsweise andererseits an der Gesamtsumme aller ausgerichteten Stipendien?
3. Was gedenkt der Regierungsrat zu unternehmen, um die Rückzahlungsquoten allenfalls zu verbessern, beziehungsweise wie stellt der Regierungsrat sicher, dass diesbezüglich möglichst ein Optimum erreicht wird?
4. Welche Gründe sprechen dagegen, Bezüger in guten finanziellen Verhältnissen generell zu verpflichten, erhaltene Stipendienbeiträge zurückzuzahlen?



5. Wie interpretiert beziehungsweise definiert der Regierungsrat «in guten finanziellen Verhältnissen»?

Der *Regierungsrat* antwortet auf Antrag der Bildungsdirektion wie folgt:

1. Gemäss § 2 der Stipendienverordnung (LS 416.1) sind Stipendien Beiträge ohne Rückzahlungsverpflichtung. Die Empfängerinnen und Empfänger von Stipendien werden jedoch darauf hingewiesen, dass von ihnen eine gänzliche oder teilweise Rückerstattung erwartet wird, wenn sie sich später in guten finanziellen Verhältnissen befinden. In der Praxis werden die unterstützten Personen nach Beendigung ihrer Ausbildung brieflich auf diese Erwartung hingewiesen. Die Entwicklung der Stipendienleistungen und der freiwilligen Rückzahlungen früherer Stipendiatinnen und Stipendiaten ergeben sich aus der folgenden Tabelle. Im besten Fall, d. h. 1992, beliefen sich die freiwilligen Rückerstattungen auf 0,4 % der Bezüge des gleichen Jahres.

Jahr	Bezug von Stipendien		Freiwillige Rückzahlungen durch ehemalige Bezüger/innen	
	Personen	Summe	Personen	Summe
1985	*)	34'995'000	14	62'000
1986	6610	34'429'000	14	46'000
1987	6796	36'487'000	12	49'000
1988	6629	40'504'000	13	35'000
1989	6557	36'961'000	12	54'000
1990	6074	37'248'000	10	24'000
1991	6040	39'608'000	12	127'000
1992	6091	37'159'000	10	156'000
1993	5790	34'012'000	9	33'000
1994	5261	33'676'000	7	13'000
1995	5171	34'265'000	8	30'000
1996**)	4281	28'577'000	10	43'000
1997	4073	42'833'000	***)	
1998	4279	38'297'000	***)	
1999	3866	30'678'000	2	11'000

\*) Keine Angabe möglich. Im Hochschulbereich wurden 3563 «Semesterstipendien», in den übrigen Bereichen 4546 Personen gezählt.

\*\*\*) Die Zahlen betr. Stipendienbezüger/innen sind ab 1996 nicht direkt mit denjenigen der Vorjahre vergleichbar, da ab 1996 frühere Doppelzählungen behoben sind (Gymnasiasten, welche ihre Ausbildung an einer Universität fortsetzten, wurden bis 1995 zweimal erfasst).

\*\*\*) nicht erhoben.

2. Nach Abschluss der Stipendienberechtigung wird ein Abschlussbericht und die Einreichung des Abschlusszeugnisses sowie eine Abrechnung über die Erwerbseinkünfte der letzten Bezugsperiode eingefordert. Wenn alle diese Verpflichtungen gegenüber der Stipendienstelle erfüllt sind, erhalten die unterstützten Personen den oben erwähnten «Abschlussbrief». Die entsprechenden Dossiers werden archiviert, die elektronisch gespeicherten Daten inaktiviert. Weitere Angaben werden nicht erhoben, sodass sich die Frage nach den finanziellen Verhältnissen der ehemaligen Stipendienbezüger und Stipendienbezügerinnen nicht beantworten lässt.
3. Die freiwillige Rückzahlung von Stipendien ist ausschliesslich vom Goodwill der früheren Bezügerinnen und Bezüger abhängig. Für Massnahmen, die einen höheren Zahlungseingang bewirken könnten, fehlt einerseits die rechtliche Grundlage, andererseits wären solche Bemühungen mit unverhältnismässigem Aufwand verbunden, wenn sämtliche ehemaligen Stipendiatinnen und Stipendiaten gezielt erreicht werden sollten.
4. Stipendien sind definitionsgemäss nicht rückzahlungspflichtige Beiträge. Deshalb können auch ehemalige Bezügerinnen und Bezüger, die sich objektiv in besten Verhältnissen befinden, nicht zu einer Rückzahlung verpflichtet werden. Denkbar wäre es, z. B. für die Unterstützung von Ausbildungen auf Tertiärstufe, ausschliesslich Darlehen auszurichten und deren Rückzahlung von den finanziellen Verhältnissen abhängig zu machen. In Übereinstimmung mit der überwiegenden Mehrheit der Kantone hält der Regierungsrat diese Lösung nicht für sinnvoll, was im Ergänzungsbericht vom 18. Dezember 1996 zum Postulat betreffend Rückzahlungspflicht von Stipendien (KR-Nr. 326/1992) näher ausgeführt wurde.
5. Der Begriff «gute finanzielle Verhältnisse» ist im Stipendienrecht nicht definiert. Von solchen kann dann gesprochen werden, wenn ein überdurchschnittliches Einkommen erzielt wird und ein überdurchschnittliches Vermögen vorhanden ist.

*Straftaten durch jugendliche Heiminsassen*

*KR-Nr. 8/2000*

*Alfred Heer (SVP, Zürich)* hat am 3. Januar 2000 folgende Anfrage eingereicht:

Der Zürcher Tagespresse vom Mittwoch, 22. Dezember 1999, konnte entnommen werden, dass acht Heiminsassen während «betreuter» Ausflüge ins Kino oder Ferienwochenenden verschiedene Straftaten begangen haben. Nebst Drogendelikten und Diebstählen haben diese Heiminsassen auch Personen beraubt. In Anbetracht dieser skandalösen Vorkommnisse hat die Leitung des nicht genannt sein wollenden Jugendheims offenbar ein neues Betreuungskonzept eingeführt.

In diesem Zusammenhang bitte ich den Regierungsrat um die Beantwortung folgender Fragen:

1. Um welches Jugendheim handelt es sich?
2. Worin liegen die Hauptunterschiede zwischen dem alten Betreuungskonzept und dem nun neu eingeführten?
3. Wie war es möglich, dass die Insassen so oft delinquieren konnten, ohne dass dies von den Betreuern bemerkt wurde? Welche Vorschriften haben die Betreuer dabei verletzt, und welche Konsequenzen disziplinarischer oder strafrechtlicher Art wurden gegen die verantwortlichen Personen eingeleitet?
4. Wer kommt für den Schaden auf, welcher durch diese Straftaten verursacht wurde?
5. Wie alt waren die Straftäter, und aus welchen Nationen stammen diese? Was sind die geplanten oder bereits verhängten Strafmassnahmen gegen diese?

Der *Regierungsrat* antwortet auf Antrag der Bildungsdirektion wie folgt:

Die in der Tagespresse berichteten Straftaten wurden von acht Jugendlichen und jungen Männern aus dem Jugendheim Schenkung Dapples begangen. Es handelt sich um zwei 17-jährige und einen 20-jährigen Schweizer, zwei Türken und einen Brasilianer (alle 17 Jahre alt) sowie einen 18-jährigen Mazedonier und einen 19-jährigen aus der Dominikanischen Republik. Die Strafverfahren sind noch nicht abgeschlossen, sodass über vorgesehene oder verhängte Strafmassnahmen sowie zur Frage, wie der entstandenen Schaden gedeckt wird, keine Angaben gemacht werden können.

Die verantwortlichen Erzieher wurden bei einzelnen der Jugendlichen frühzeitig auf mögliche Verfehlungen aufmerksam. Sie nahmen Rücksprache mit der Kantonspolizei, was schliesslich zur Aufdeckung der Straftaten führte. Die heiminternen Abklärungen der Vorfälle ergaben kein schuldhaftes Verhalten der Betreuer. Vorbehalten

bleiben dabei allerdings die Ergebnisse der gegen die Jugendlichen eingeleiteten Ermittlungen.

Die Schenkung Dapples hat aus den Vorkommnissen insofern Konsequenzen gezogen, als die Ausgangsregelung überprüft und alle Mitarbeitenden angehalten wurden, diese strikt anzuwenden. Eine Konzeptanpassung drängte sich jedoch nicht auf.

Bei einer kritischen Würdigung der Vorfälle ist zu bedenken, dass es sich bei den in einem Jugendheim untergebrachten Jugendlichen um junge Menschen handelt, die aus Gründen unangepassten, abweichenden und deliktischen Verhaltens eingewiesen wurden. Etliche von ihnen – auch im vorliegenden Fall – sind oder waren bereits in strafrechtliche Untersuchungen verwickelt. Auch professionelle sozialpädagogische Betreuung bietet unter solchen Voraussetzungen keine Gewähr dafür, dass die Jugendlichen keine Straftaten mehr begehen. Gegenüber den fehlbaren Jugendlichen sind die nötigen Massnahmen getroffen worden. Diese bestanden im vorliegenden Fall in Disziplinarmaßnahmen wie Ausgangssperre und in Versetzung in eine geschlossene Einrichtung.

### ***Zuweisung von neuen Vorlagen***

Zuweisung an die Kommission für soziale Sicherheit und Gesundheit:

– **Kundenfreundlicher Spitalaufenthalt**

Bericht und Antrag des Regierungsrates an den Kantonsrat zum Postulat KR-NR. 362/1996, 3761

Zuweisung an die Kommission für Energie, Umwelt und Verkehr

– **Genehmigung der Verordnung über die Nachsorge und die Sanierung von Deponien**

Beschluss des Kantonsrates, 3765

*Ratspräsident Richard Hirt:* Die Geschäftsleitung hat das Geschäft 3762, Gesetz über die Neuordnung der Elektrizitätsversorgung, zurückgestellt. Die Fraktionen werden noch konsultiert werden.

### ***Dokumentationen im Sekretariat des Rathauses***

Im Sekretariat des Rathauses liegen zur Einsichtnahme auf:

- Protokoll der 38. Sitzung vom 7. Februar 2000, 14.30 Uhr

- Protokoll der 39. Sitzung vom 7. Februar 2000, 18.45 Uhr
- Protokoll der 40. Sitzung vom 8. Februar 2000, 16.30 Uhr
- Protokoll der 41. Sitzung vom 8. Februar 2000, 19.30 Uhr.

## **2. Beschluss des Kantonsrates über das Zustandekommen der Volksinitiative «Für eine geringere Besteuerung der Seniorinnen und Senioren»**

Antrag des Regierungsrates vom 1. März 2000

KR-Nr. 90/2000

*Ratspräsident Richard Hirt:* Es wird festgestellt, dass am 1. Dezember 1999 die Volksinitiative «Für eine geringere Besteuerung der Seniorinnen und Senioren» eingereicht worden ist. Der Regierungsrat hat festgestellt, dass die Volksinitiative 14'983 Unterschriften aufweist und damit als Volksinitiative in der Form der einfachen Anregung zu Stande gekommen ist. Es wird kein anderer Antrag gestellt. Die Vorlage wird dem Regierungsrat zu Bericht und Antrag überwiesen. Sie sind damit einverstanden.

Das Geschäft ist erledigt.

## **3. Beschluss des Kantonsrates über das fakultative Referendum; unbenutzter Ablauf der Referendumsfrist (Bewilligung eines Kredits für die Weiterführung des Projekts «Teilautonome Volksschulen» [TaV])**

Antrag der Geschäftsleitung des Kantonsrates vom 2. März 2000

KR-Nr. 64/2000

*Abstimmung*

**Der Kantonsrat beschliesst stillschweigend, der Vorlage KR-Nr. 64/2000 zuzustimmen:**

- I. Die Referendumsfrist für die Bewilligung eines Kredits für die Weiterführung des Projekts «Teilautonome Volksschulen» (TaV) vom 6. Dezember 1999 ist am 15. Februar 2000 unbenutzt abgelaufen.

II. Mitteilung an den Regierungsrat.

Das Geschäft ist erledigt.

**4. Beschluss des Kantonsrates über das fakultative Referendum;  
unbenutzter Ablauf der Referendumsfrist (Änderung Strafprozessordnung)**

Antrag der Geschäftsleitung des Kantonsrates vom 2. März 2000  
KR-Nr. 65/2000

*Abstimmung*

**Der Kantonsrat beschliesst stillschweigend, der Vorlage KR-Nr. 65/2000 zuzustimmen:**

- I. Die Referendumsfrist für die Gesetzesänderung Strafprozessordnung vom 6. Dezember 1999 ist am 15. Februar 2000 unbenutzt abgelaufen.
- II. Mitteilung an den Regierungsrat.

Das Geschäft ist erledigt.

**5. Beschluss des Kantonsrates über das fakultative Referendum;  
unbenutzter Ablauf der Referendumsfrist (Bewilligung eines Kredits für die Erstellung eines Schulhauses für die Technische Berufsschule Zürich)**

Antrag der Geschäftsleitung des Kantonsrates vom 2. März 2000  
KR-Nr. 66/2000

*Abstimmung*

**Der Kantonsrat beschliesst stillschweigend, der Vorlage KR-Nr. 66/2000 zuzustimmen:**

- I. Die Referendumsfrist für die Bewilligung eines Kredits für die Erstellung eines Schulhauses für die Technische Berufsschule Zürich vom 6. Dezember 1999 ist am 15. Februar 2000 unbenutzt abgelaufen.

## II. Mitteilung an den Regierungsrat.

Das Geschäft ist erledigt.

### **6. Informatikleistungen**

Dringliches Postulat Kommission für Staat und Gemeinden; Präsident Thomas Isler (FDP, Rüschlikon), vom 31. Januar 2000  
KR-Nr. 43/2000, RRB-Nr. 314/1. März 2000 (Stellungnahme)

Das Postulat hat folgenden Wortlaut:

Der Regierungsrat wird ersucht,

1. einen Indikator «Kosten pro Informatikarbeitsplatz» zu erarbeiten. Dieser soll mit ähnlichen Institutionen verglichen werden. Der Indikator ist für jede Direktion separat auszuweisen.  
Der Regierungsrat wird eingeladen, die Indikatoren mit dem Entwurf des Voranschlags, erstmals für das Jahr 2001, vorzulegen.
2. die Aufwendungen für Informatikleistungen, separat für interne und externe Leistungen, auszuweisen, wobei der Anteil der abraxas AG separat darzustellen ist.

Begründung:

Dem Kantonsrat soll ein Instrument zur Verfügung gestellt werden, mit dem die Entwicklung der Informatikkosten in der kantonalen Verwaltung verfolgt werden kann. Mit der Schaffung von Indikatoren im Globalbudget der Abteilung für Informatikplanung (AIP) wird es möglich, ähnliche EDV-Arbeitsplätze innerhalb der Verwaltung und mit Dritten (Private, andere öffentliche Institutionen) in Bezug auf Kosten und Leistung vergleichen zu können. Ziel ist die Standardisierung in den Bereichen, wo es sinnvoll ist. Dies trifft vor allem auf die klassischen Büroapplikationen zu. Fach- und Spezialapplikationen bleiben weiterhin bestehen.

Die AIP verfügt bereits über wesentliche Zahlen, die ergänzt und verständlich dargestellt werden sollen. Der AIP sollen zudem die nötigen Kompetenzen verschafft werden, die Standardisierungen innerhalb der ganzen Verwaltung voranzutreiben.

Begründung der Dringlichkeit:



Die verlangten Indikatoren sollen bereits mit dem Voranschlag 2001 ausgewiesen werden, weshalb mit der Definition der Indikatoren und der Erhebung des zusätzlich notwendigen Datenmaterials während des bevorstehenden Budgeterarbeitungsprozesses begonnen werden soll und muss.

Der Kantonsrat hat das Postulat am 7. Februar 2000 dringlich erklärt. Die Stellungnahme des *Regierungsrates* lautet auf Antrag der Finanzdirektion wie folgt:

Das Postulat verlangt ein Instrument zur Verfolgung und zum Vergleich der Informatikkosten und bezweckt eine Standardisierung der Arbeitsplatzausrüstungen in den Bereichen, wo dies sinnvoll ist. Der Zielsetzung ist grundsätzlich zuzustimmen. Aus den nachfolgenden Gründen kann das Ziel mit dem vorgeschlagenen Indikator allerdings nicht erreicht werden.

#### 1. Kosten pro Informatikarbeitsplatz

Die Kennzahl «Kosten pro Informatikarbeitsplatz» hat folgende Schwächen:

- a) Sie hat zu wenig Aussagekraft: Ein höherer Betrag kann dadurch begründet sein,
  - dass die Tätigkeit einer Amtsstelle mehr Informatik erfordert als die einer anderen,
  - dass im betreffenden Jahr eine periodische Erneuerung der Ausrüstung vorgenommen wurde,
  - dass Informatikinvestitionen vorgenommen wurden, die andere Ausgaben ersetzen und dadurch die Gesamtkosten senken,
  - dass die Betreuung extern erfolgt und zu Aufwand in der Staatsrechnung führt, wogegen die amtsinterne Betreuung zu Personalaufwand führt, der nicht als «Informatikkosten» sichtbar ist.

Würde beispielsweise errechnet, dass die Kosten pro Informatikarbeitsplatz in der Bildungsdirektion Fr. 4500 und in der Gesundheitsdirektion Fr. 5000 betragen, könnte daraus keine sinnvolle Schlussfolgerung gezogen werden.

- b) Sie geht davon aus, dass Aufwand für Büroapplikationen und Aufwand für Fach- und Spezialapplikationen unterschieden werden können. Viele Aufwendungen wie z. B. für Netzwerke, Betreuung usw. lassen sich aber nicht zuordnen. Die Personal-

computer und Drucker sind Voraussetzung für den Betrieb der Fachapplikationen. Da der Aufwand für Büro- und Fachapplikationen in der Staatsrechnung nicht unterschieden wird, könnten die Zahlen zudem nicht der Staatsrechnung entnommen werden, sondern müssten auf Grund der Belege ermittelt werden.

- c) Ebenso ist die Zahl «Informatikarbeitsplatz» wegen Teilzeitarbeit, der Verwendung von Notebooks, der Verwendung von Geräten durch viele Personen (etwa in Spitälern) nur schwierig zu definieren und nur mit erheblichem Aufwand zu ermitteln.

Die Abteilung für Informatikplanung ermittelt seit 1995 jährlich Informatikkennzahlen. Es wird vorgeschlagen, zusätzlich eine Kennzahl «Informatikgesamtaufwand pro Bildschirm» auf der Stufe Amtsstelle der Staatsrechnung zu ermitteln. Dabei sollen nicht die Arbeitsplatzkosten und die Arbeitsplätze, sondern der gesamte Informatikaufwand Grundlage sein. Es ist jedoch darauf hinzuweisen, dass sich auch diese Zahl nicht direkt zur Steuerung eignet. Sie schafft Transparenz und kann indirekt helfen, den Informatikaufwand zu senken.

## 2. Aufwendungen für Informatikleistungen

Die Ausweisung der Aufwendungen für Informatikleistungen, separat für interne und externe sowie der Anteil der Abraxas an den externen im Globalbudget der Abteilung für Informatikplanung, ist unter vertretbarem Aufwand möglich. Voraussetzung ist, dass der Begriff «Informatikleistungen» so verstanden wird, dass die Zahlen aus der Staatsrechnung verwendet werden können. Würde eine Definition verwendet, die davon abweicht und die eine Auswertung der Belege nötig macht, wäre der Aufwand unverhältnismässig.

Vorgeschlagen wird folgende Darstellung:

	in Fr. 1998	Anteil
Externe Leistungen		
(Konten 3908, 3113, 3151, 3162, 5064)	52'000'000	43 %
(davon abraxas AG)	(0)	(0 %)
Personalaufwand (Konten 30xx)	19'000'000	15 %
Interne Verrechnungen (3911)	50'000'000	41 %
(davon Amt für Informatikdienste)	<u>(29'000'000)</u>	<u>(24 %)</u>
Informatikgesamtaufwand	121'000'000	100 %

Zu beachten ist dabei, dass interne Dienstleistungen von Informatikabteilungen weiterverrechnet werden, wenn sie an eine Amtsstelle mit einer anderen Amtsstellenummer in der Staatsrechnung, und nicht weiterverrechnet werden, wenn sie für die eigene Amtsstelle erbracht

werden. So werden beispielsweise die Dienstleistungen der Informatikabteilung der Justiz/Inneres an Arbeitsstellen der Justiz weiterverrechnet, während Dienstleistungen der Informatikabteilung des Steueramts an Abteilungen des Steueramts nicht weiterverrechnet werden. Der Anteil der Abraxas ist bei der Abraxas AG zu ermitteln. Er dürfte zur Hauptsache in Konto 3162 (Informatiknutzungsaufwand) verbucht sein.

### 3. Standardisierung

In der Begründung zum Postulat wird gefordert, dass der Abteilung für Informatikplanung die Kompetenzen verschafft werden, die Standardisierungen innerhalb der Verwaltung voranzutreiben.

Es bestehen heute Standardvorgaben für Bürosoftware, für die Kommunikation, für den Datenaustausch und den Netzwerkbereich. Für die Durchsetzung sind die Direktionen zuständig. Beschaffungen über Fr. 100'000 sind der Abteilung für Informatikplanung vorzulegen, die die Einhaltung der Informatikstrategie prüft, wozu die Standardvorgaben gehören.

Nach wie vor besteht eine erhebliche Vielfalt an Informatikmitteln, was zur Folge hat, dass die Einrichtung von Helpdesks und damit eine Professionalisierung der Unterstützung erschwert wird. Die Vielfalt hat ihre Ursache allerdings meistens in nachvollziehbaren Gründen wie unterschiedlichem Bedarf, unterschiedliche bestehende Ausrüstung, Zeitpunkt der Beschaffung, hingegen aber auch in der Nichteinhaltung des Standards.

Wegen der objektiven Gründe ist eine vollständige Standardisierung nicht möglich. Insbesondere wären die hohen Kosten für Sicherheitsmassnahmen bei Anwendungen aus den Bereichen Polizei, Justiz und Gesundheit in anderen Bereichen nicht zu rechtfertigen. Die konsequente Durchsetzung eines Standards hätte überdies zur Folge, dass ab Festsetzung des Standards auf neue und leistungsfähigere Informatikmittel, die nicht dem Standard entsprechen, verzichtet werden müsste. Andererseits müssten Arbeitsstellen ihre älteren Informatikmittel ersetzen, obwohl diese ihren Anforderungen noch lange genügen.

### 4. Massnahmen

Die Kompetenz zur Beschaffung von Informatikmitteln soll bei den Amtschefs bleiben. Zur Vermeidung der Nichteinhaltung von Standards soll aber festgelegt werden, dass jede Beschaffung dem Infor-

matikverantwortlichen der Direktion vorzulegen ist und dass dieser verpflichtet wird, Abweichungen von den Standardvorgaben seinerseits der Abteilung für Informatikplanung vorzulegen.

Überdies wird die Abteilung für Informatikplanung aus den vorgeannten Gründen der Kommission für strategische Informatikführung (KOSIF), die für die Festlegung der Informatikkennzahlen zuständig ist, die entsprechenden Änderungen beantragen und neu auch die Kennzahlen «Aufwendungen für Informatikleistungen» ausweisen.

Da den grundsätzlichen Anliegen des Postulats somit bereits entsprochen wird bzw. demnächst entsprochen werden soll und die im Postulat verlangte Kennziffer «Kosten pro Informatikarbeitsplatz» nicht zweckmässig ist, beantragt der Regierungsrat dem Kantonsrat, das Postulat nicht zu überweisen.

*Georg Schellenberg (SVP, Zell), Vizepräsident der Kommission für Staat und Gemeinden:* Wenn ich die Antwort des Regierungsrates lese, so würde ich nicht glauben, dass wir im Zeitalter des NPM (New Public Management) sind und dass wir das NPM in der Verwaltung einführen oder schon eingeführt haben. Dabei sind Leute gefragt, die kreative Wege suchen, wie man zu vernünftigen Faktoren oder Indikatoren kommt. Im vorliegenden Postulat verlangt eine Kommission Kennzahlen für die Informatik in der Verwaltung und sofort – es war ja Dringlichkeit verlangt – kommt die Antwort, es gehe nicht. Das ist für mich etwas fantasielos. Es geht hier um ein Postulat, mit dem die Verwaltung bezüglich dieser Frage einen grossen Spielraum hat. Sie kann uns in dieser Frage einen vernünftigen Vorschlag machen, wie man die EDV-Kosten in der Verwaltung vergleichen kann. Der Schlusssatz in der Antwort des Regierungsrates lautet: «Da den grundsätzlichen Anliegen des Postulats somit bereits entsprochen wird beziehungsweise demnächst entsprochen werden soll, und die im Postulat verlangte Kennziffer «Kosten pro Informatikarbeitsplatz» nicht zweckmässig ist, beantragt der Regierungsrat dem Kantonsrat, das Postulat nicht zu überweisen.» Wenn ich Regierungsrat wäre, würde ich diesen Satz, den vermutlich die Verwaltung geschrieben hat, wie folgt ändern: «Da den grundsätzlichen Anliegen des Postulats somit bereits entsprochen wird beziehungsweise demnächst entsprochen werden soll und die im Postulat verlangte Kennziffer «Kosten pro Informatikarbeitsplatz» nicht zweckmässig ist, wir aber bereit

sind, eine aussagefähige Lösung zu suchen, beantragt der Regierungsrat dem Kantonsrat, das Postulat zu überweisen.»

Mit etwas Fantasie hätte man eine Antwort geben können, dass man einen Weg sucht, die EDV-Kosten in der Verwaltung in den Griff zu bekommen.

Deshalb beantragt Ihnen die Kommission für Staat und Gemeinden, das Postulat zu überweisen.

*Rita Bernoulli-Schürmann (FDP, Dübendorf):* Um dem Kantonsrat die nötigen Grundlagen zu verschaffen, die Informatikkosten in ihrer ganzen Tragweite beurteilen zu können, hat die Kommission für Staat und Gemeinden auf Antrag der Arbeitsgruppe Informatik das vorliegende Postulat eingereicht mit dem Hauptanliegen, der Regierungsrat möge Indikatoren für die Kosten pro Arbeitsplatz erarbeiten. Die Erarbeitung von Indikatoren ist nötig, damit eine Standardisierung erreicht wird und die Kosten transparent gemacht werden können. Die Antwort des Regierungsrates ist zwar in der Schlussfolgerung negativ, genauer betrachtet, ist sie aber ein Nein, verbunden mit einem «Man könnte vielleicht doch, wir haben nur nicht den Mut dazu».

Die FDP-Fraktion ermutigt den Regierungsrat, in der eingeschlagenen Richtung weiterzufahren; dies aus zwei Gründen: Erstens kritisiert der Regierungsrat in seiner Antwort unter anderem, dass die Kennzahl «Kosten pro Informatikarbeitsplatz» Schwächen habe, weil zum Beispiel nicht jede Amtsstelle gleichviel Informatik erfordere und die Kennzahl deshalb zu wenig Aussagekraft habe. Nur, ein Indikator ist in aller Regel nicht selbstklärend, sondern verlangt nach zusätzlicher Abklärung und Interpretation. Er ist ein Hinweis auf eine Sachlage und eine Veränderung, denen die Verwaltung nachzugehen hat. Ein Indikator muss deshalb auch über eine gewisse Zeit gültig sein, bevor man Aussagen darüber machen kann.

Darum hat die Kommission für Staat und Gemeinden gute Arbeit geleistet, indem sie das Postulat dringlich erklären liess, damit bereits im nächsten Budgetprozess daran gearbeitet werden kann. Es geht mehr darum, Fragen zu stellen, als fixfertige Antworten vorwegzunehmen. Mit dem Regierungsratsbeschluss RRB-Nr. 540/1999 wurde die Grundlage gelegt – das kommt in der Antwort auch zu Tage – für die Ausarbeitung eines Konzepts zur Neustrukturierung der Verwaltungsinformatik. Darin wird von verschiedenen Zielsetzungen und Rahmenbedingungen ausgegangen, unter anderem auch von der Mög-

lichkeit der Zentralisierung der Basisdienste wie das Einrichten von Informatikarbeitsplätzen. Mit Indikatoren, die geschaffen werden sollen, wird dazu noch die Vergleichbarkeit hergestellt. Dies genau ist die Forderung des Postulats.

Zweitens, die Standardisierung: Quervergleiche machen nur dann Sinn, wenn Gleiches mit Gleichem verglichen wird. Das bedeutet, dass einige minimale Grundvoraussetzungen geschaffen werden müssen, damit das Benchmarking durchgeführt werden kann. Auch hier hat der Regierungsrat Vorarbeit geleistet, indem er im erwähnten Regierungsratsbeschluss sagt, dass die Voraussetzung für die Zusammenfassung bisher dezentral erbrachter Leistung eine verwaltungsweise Erhöhung der Standardisierung von Informatikleistungen sei. Das heisst nichts anderes, als dass mit Vergleichszahlen allein die Informatik nicht mit Dritten verglichen werden kann. Es braucht dazu die Standardisierung. Dies ist ebenfalls die Forderung des Postulats.

Der Regierungsrat legt in seiner Antwort dar, dass das Anliegen erkannt ist und geeignete Massnahmen in die Wege geleitet sind. Es bleibt allein der Indikator «Kosten pro Informatikarbeitsplatz». Aber es ist nicht Aufgabe von uns Parlamentariern, die von der Regierung angebotenen Leistungsziele unbesehen zu übernehmen, vielmehr ist es unsere Aufgabe, zu prüfen, ob die angebotenen Informationen für die politische Beurteilung wichtig sind. Für den politischen Entscheid ist aber der Indikator «Kosten pro Informatikarbeitsplatz» wichtig.

Ich bitte den Rat namens der FDP-Fraktion, das Postulat zu überweisen.

*Hansjörg Schmid (SP, Richterswil):* Das Postulat verlangt von der Regierung eine transparente Darstellung des Aufwands für Informatikdienstleistungen im Globalbudget und damit eine Grundlage für die Beeinflussung dieses Budgets von 120 Mio. Franken. Ein weiteres Ziel ist die Förderung der Standardisierung der Büroapplikationen zur Kostensenkung. Mit diesen allgemeinen Zielen des Postulats erklärt sich der Regierungsrat erfreulicherweise einverstanden, im Detail offensichtlich nicht.

Mit dem Postulat verlangt die Kommission für Staat und Gemeinden Kennzahlen «Kosten pro Informatikarbeitsplatz». Mit diesen Kennzahlen sollen die Kosten der Informatikleistungen pro Direktion transparent und vergleichbar dargestellt und im Voranschlag 2001 erstmals ausgewiesen werden. Die Regierung schlägt nun vor, eine

Kennzahl «Informatik Gesamtaufwand pro Bildschirm auf Stufe Amtsstelle» zu ermitteln. Damit wird dem Anliegen des Postulats zwar weitgehend entsprochen, nur fehlen in der Stellungnahme der Regierung leider zwei wesentliche Elemente, die auch gefordert wurden: die Einführung bereits für das Budget 2001 und die Vergleichbarkeit mit anderen ähnlichen Institutionen. Im Rahmen von *wif!* und Globalbudgets ist das Parlament auf transparente und steuerbare Indikatoren angewiesen. Informatikdienstleistungen sind sehr wichtige Hilfsmittel zur Effizienzsteigerung der Verwaltung. Sie sind aber auch mit relativ hohen Kosten verbunden. Damit dieses aus Sicht der Kommission berechtigte Anliegen der transparenten Darstellung der Kosten verwirklicht werden kann, ist dieses Postulat dringend nötig. Ich bitte Sie namens der SP-Fraktion, das Postulat zu überweisen.

*Regierungsrat Christian Huber:* Ich weiss nicht so recht, ob alle die gleiche Postulatsantwort gelesen haben. Sie haben sie jedenfalls in der diesem Rat angemessenen politischen Vielfalt verstanden.

Ich bin nicht der Meinung, der Regierungsrat habe hier mutlos geantwortet. Er hat Ihnen gesagt, dass das Anliegen des Postulats im Grundsatz auch das Anliegen des Regierungsrates und insbesondere des Finanzdirektors ist, weil Transparenz zu schaffen, Kosten senkt. Daran ist auch mir gelegen.

Wir haben in der Postulatsbeantwortung auf verschiedene Tücken hingewiesen, die im Detail liegen. Zum einen hat die Kennzahl «Kosten pro Informatikarbeitsplatz» verschiedene Schwächen. Sie sind in der Antwort des Regierungsrates erwähnt. Ich wiederhole sie nicht. Um zu dokumentieren, dass wir das Anliegen aufnehmen wollen, haben wir vorgeschlagen, den Informatikgesamtaufwand pro Bildschirm zu ermitteln. Das lässt sich mit vertretbarem Aufwand machen. Wenn wir schon alle von einer schlanken Verwaltung und Senkung der Kosten sprechen, bitte ich Sie, uns nicht Aufgaben zu geben, die wir nur mit grossen Kosten und zusätzlichen personellen Ressourcen erledigen können. In diesem Umfang «Informatikgesamtaufwand pro Bildschirm» kann das Anliegen des Postulats erfüllt werden. Was die Aufwendungen für Informatikleistungen als zweiten Punkt betrifft, so kann dies mit vertretbarem Aufwand gemacht werden, wenn es so verstanden wird, dass die Zahlen aus der Staatsrechnung verwendet werden können. Auch dann ist der Aufwand vertretbar. Ich arbeite



zurzeit mit der Finanzverwaltung daran, das Informatik-Controlling im KEF (konsolidierter Entwicklungs- und Finanzplan) darzustellen.

Was den Anteil der abraxas AG betrifft, so wird er dank der gütigen Mithilfe des Bundesamtes für Polizeiwesen immer leichter zu ermitteln.

Zur Standardisierung: Das ist ein zentrales Anliegen der Finanzdirektion. Es gibt aber Grenzen der Standardisierung. Ich erwähne Aufgabenvielfalt und unterschiedlichste Applikationen. Der Informatikteil der Kantonalen Verwaltung ist im Grunde ähnlich wie bei einem Transportunternehmen. Ein Transportunternehmen muss alles befördern vom Kleinhaushalt bis zum Grosscontainer. Weder eine Standardisierung auf VW-Busse noch auf Sattelschlepper wäre zweckmässig. Wir werden aber festlegen, dass jede Beschaffung dem Informatikverantwortlichen der Direktion vorzulegen ist und dass dieser verpflichtet wird, Abweichungen von den Standardvorgaben seinerseits der Abteilung für Informatikplanung vorzulegen.

Zur Frage des Benchmarks: Ich weiss, dass Benchmark und Benchmarking im NPM das absolute Top sind. Es gibt eine Fallstudie über interkantonales Benchmarking zur Ermittlung der Kosten pro Arbeitsplatz für die Informatikbasisstruktur, die vor einigen Jahren erstellt worden ist. Die Schlussfolgerung ist, dass die Berechnung einer solchen Kennzahl so aufwändig und der Vergleichswert derart klein ist, dass sich der Aufwand nicht lohnt. Es habe sich gezeigt, dass ein Vergleich zwischen Direktionen, zum Beispiel der Finanzdirektion X und der Finanzdirektion Y wenig Sinn macht, da die Aufgaben und Gegebenheiten zu unterschiedlich sind. Ein unterschiedlicher Benchmark gebe keinen Hinweis darauf, was zu ändern sei. Es habe sich auch gezeigt, dass ein Vergleich zwischen verschiedenartigen Amtsstellen zum Beispiel das Steueramt des Kantons Zürich und die Finanzverwaltung des Kantons Zürich wenig bringt. Im Wesentlichen bringt er nur die Erkenntnis, dass unterschiedliche Aufgaben auch unterschiedliche Informatikanwendungen erfordern.

Eine Schlussbemerkung: Die Fokussierung auf die Informatikkosten hat durchaus ihre Tücken. Zur Erfüllung ihrer Aufgabe benötigt eine Amtsstelle Raum, Personal und Sachmittel. Für den Finanzdirektor und die Regierung sind die Gesamtkosten massgeblich, zu welchen diese Amtsstelle eine bestimmte Leistung erbringt. Wenn im Rahmen einer Reorganisation mit Investitionen in die Informatik die Gesamtkosten gesenkt werden können, ist dies bei einer isolierten Betrachtung

tung der Informatikkosten negativ, bei einer Gesamtbeurteilung aber positiv. Mit anderen Worten, wenn man sich nur derartig auf die Informatikkosten fokussiert, verhindert man eine Entwicklung der Informatik, hat aber die Entwicklung bei den Bereichen Personal nicht im Griff. Deshalb ist eine Gesamtkostenbeurteilung massgeblich. Man darf diese Informatikkosten nicht überschätzen.

Wir sind aber der Meinung, nachdem der Regierungsrat die Anliegen der Postulanten erfüllt hat, bestehe kein Handlungsbedarf mehr. Ich sehe nicht ein, was eine Überweisung daran ändern sollte. Wir haben das Problem erkannt. Im Rahmen des vertretbaren Aufwands werden wir dem Anliegen auch Rechnung tragen.

*Ratspräsident Richard Hirt:* Ich gebe Ihnen bekannt, dass vor zwei Minuten der Frühling begonnen hat. Ich wünsche Ihnen eine gute Zeit. (*Heiterkeit.*)

#### *Abstimmung*

**Der Kantonsrat beschliesst mit 126 : 0 Stimmen, das dringliche Postulat dem Regierungsrat zur Berichterstattung zu überweisen.**

Das Geschäft ist erledigt.

#### ***Erklärung der Geschäftsprüfungskommission***

*Annelies Schneider-Schatz (SVP, Bäretswil), Präsidentin der Geschäftsprüfungskommission:* Zu den erneuten Schlagzeilen über die Auslagerung von polizeilichen Informatikaufgaben der Kantonspolizei Zürich: Seit die Informatikauslagerung der Kantonspolizei Zürich für die Medien und die Öffentlichkeit zum Thema wurde, befasst sich die Geschäftsprüfungskommission mit dieser, in verschiedener Hinsicht brisanten Angelegenheit. Wir wurden vorbehaltlos und umfassend durch die betroffenen Direktionen dokumentiert und werden auch laufend mit den aktuellen Unterlagen versorgt. Für eine abschliessende Beurteilung der komplexen Sachlage sind zurzeit sowohl der Expertenbericht des Bundes zur Einhaltung der Datenschutz- und Informationssicherheitsbestimmungen als auch die gutachtliche Bestätigung zur fehlenden Rechtsgrundlage noch ausstehend. Den Vorwurf des leichtfertigen Umgangs der Kantonspolizei mit Polizeidaten,

der in den Medien erhoben worden ist, können wir aufgrund der uns zur Verfügung stehenden Unterlagen nicht teilen, sonst wären wir umgehend eingeschritten. Nun hat die Pressemitteilung des Bundesamtes für Polizei vom 15. März 2000, wonach die Informatikauslagerung der Kapo Zürich nicht rechtmässig sei, soweit sie die Informationssysteme des Bundes betreffen, erneut für Publizität gesorgt.

Aufgrund unserer aktuellen Unterlagen ist die Geschäftsprüfungskommission erstaunt über Zeitpunkt und Inhalt der Pressemitteilung, steht sie doch eher im Widerspruch zu der von der Vorsteherin des EJPD (Eidgenössisches Justiz- und Polizeidepartement) und dem Direktor des BAP geäusserten Absicht, eine für beide sachgerechte Lösung zu finden. Die Geschäftsprüfungskommission wird der komplexen und heiklen Problematik weiterhin die volle Aufmerksamkeit schenken und erwartet, dass der lösungsorientierte Prozess nun ohne weitere Zwischenfälle zügig vorangetrieben wird. Zu gegebener Zeit wird die Geschäftsprüfungskommission das Parlament wieder informieren.

### ***Erklärung der SP-Fraktion***

*Claudia Balocco (SP, Zürich):* Mit Besorgnis hat die Sozialdemokratische Fraktion von der neusten Auseinandersetzung zwischen dem Bund und den Kantonen über die Auslagerung von Polizeidaten an die abraxas AG Kenntnis genommen. Die Sorgen um die Folgen der schlecht vorbereiteten Vorlage überwiegen bei Weitem einer gewissen Genugtuung darüber, dass die SP schon in den Beratungen in der Kommission und nachher im Kantonsrat auf die Problematik der Bundespolizeidaten hingewiesen hat.

Meine Kollegin, Julia Gerber Rüegg, stellte dem Finanzdirektor damals folgende Frage: «Hätte die Abraxas mit der vollumfänglichen Auslagerung des Amtes für Informatikleistungen Zugang zu den Fahndungsdaten des Bundes?» Die Antwort des Finanzdirektors war klipp und klar: Nein. Sie können das in den Protokollen nachlesen. Im Interesse des Finanzdirektors nehmen wir an, dass die Vorlage so schlecht vorbereitet war, dass er falsch informiert wurde. In der Kommission wurde die Vorlage im Schnellzugstempo durchgepeitscht. Für die Klärung heikler Fragen blieb keine Zeit. Die Frage, wer – und aus welchen Motiven – ein Interesse daran hatte, dieses heikle Geschäft in höchster Eile durchzuziehen, muss geklärt werden.

Der damals bevorstehende Rücktritt des Finanzdirektors, alt Regierungsrat Eric Honegger, reicht uns als Erklärung nicht aus.

Wir stellen fest, dass die Behandlung dieses hochsensiblen Geschäfts weiterhin an Seriosität zu wünschen übrig lässt. Anstatt die Fehler endlich zuzugeben und sich in konstruktiver Zusammenarbeit mit dem Bund um eine Schadensbegrenzung zu bemühen, beruft sich die Polizeidirektion auf ein Rechtsgutachten, das sich ausschliesslich auf kantonale Daten bezieht. Unabhängig davon, ob eine Bundesrätin oder ein Bundesangestellter irgendwelche Zusagen oder mündliche Versprechungen gemacht haben, erwarten wir, dass sämtliche Abmachungen über die Auslagerung des Amtes für Informatikdienstleistungen rechtzeitig und in schriftlicher Form geregelt werden.

Die Sozialdemokratische Fraktion fordert den Regierungsrat auf – insbesondere die Polizei- sowie die Finanzdirektion – in speditiver und konstruktiver Zusammenarbeit mit den zuständigen Bundesbehörden nach Sofortmassnahmen und einer definitiven Lösung zu suchen, die den staatsrechtlich und sicherheitspolitisch bedenklichen Zustand aufhebt.

Von der Geschäftsprüfungskommission des Kantonsrates erwartet die SP, dass sie nicht nur Einsicht in die bereits bestehenden, sondern auch in die neuen Verträge nimmt, um sich von der Rechtmässigkeit und der Sicherheit der Datenbearbeitung durch die abraxas AG zu überzeugen. Die Geschäftsprüfungskommission soll sich auch umfassend informieren, welche Kosten die verschiedenen nötig gewordenen Sicherheitsmassnahmen verursachen. Zudem erwarten wir, dass die Geschäftsprüfungskommission über die Umstände dieser Auslagerung von Informatikdienstleistungen vollständige Transparenz herstellt. Nur so können die für allfällige finanzielle oder staatsrechtliche Schäden verantwortlichen Personen zur Rechenschaft gezogen werden.

### **7. Bewilligung eines Objektkredits für die Erstellung des regionalen Radwegs S-42, Theilingen–Weisslingen–Kollbrunn, in den Gemeinden Weisslingen und Kyburg (*Reduzierte Debatte*)**

Antrag des Regierungsrates vom 29. September 1999 und geänderter Antrag der KEVU vom 28. Februar 2000, **3734a**

*Esther Arnet (SP, Dietikon), Präsidentin der Kommission für Energie, Umwelt und Verkehr (KEVU):* Zwischen Theilingen, Weisslingen und Kollbrunn soll ein regionaler Radweg gebaut werden. Der Objektkredit beträgt nach Antrag des Regierungsrates 5,5 Mio. Franken, gemäss Antrag der KEVU 5,26 Mio. Franken. Das sind die Vorlagen 3734 respektive 3734a.

Der Antrag des Regierungsrates vom 29. September 1999 wurde sowohl von der Kommission für Planung und Bau (KPB) wie auch von der KEVU intensiv beraten. Von der neuen Routenführung bis hin zur Ausdruck «Kostenvoranschlag» wurde alles geprüft, sodass ich mit gutem Gewissen sagen kann: Der Antrag wurde seriös geprüft, und die Beratungen erfolgten ebenso.

Folgende Punkte an der Vorlage gaben besonders viel zu diskutieren und mussten teilweise mit Ausmehrung entschieden werden, da keine Konsenslösung gefunden werden konnte. Zuerst störte der Begriff «Kostenvoranschlag» verschiedentlich, weil er nicht den Normen entsprechend verwendet wird. In der a-Vorlage wird der Begriff daher ersetzt durch den Ausdruck «detaillierte Kostenschätzung», wobei auch hier die Spannweite der Unsicherheit mit 15 Prozent angegeben wird. Die Baudirektion wurde gebeten, diese Begriffe künftig anzuwenden. Sie sind im Einvernehmen mit den Fachleuten so gewählt worden.

Ein weiteres Thema, das zu vielen Diskussionen Anlass gab, war die Aufsplittung der Vorlage und die Benützung eines bestehenden Flurwegs. Die Zweiteilung des Radwegs Theilingen–Weisslingen als einen Teil und Weisslingen–Kollbrunn als zweiter Teil führte zu intensiven Diskussionen, vor allem darüber, dass im Bereich des Streckenabschnitts Weisslingen–Theilingen ein Flurweg besteht, der von einigen als Alternative betrachtet wurde, mit welcher auch Kosten gespart werden könnten. Nach verschiedenen Gesprächen und dem Anhören verschiedener Seiten wurde dieser Vorschlag seitens der antragstellenden Kommission verworfen.

Der letzte Punkt, der zu Diskussionen Anlass gab, waren die ökologischen Massnahmen. Diese wurden selbstverständlich eingehend geprüft. Welche der Massnahmen zwingend sind und welche lediglich «aus ästhetischen Gründen» eingesetzt sind, ist sehr schwer zu entscheiden. Selbst für die Fachleute gibt es keine klare Grenze dazwischen.

Die antragstellende Kommission hat in Übereinstimmung mit der Mitberichtskommission in ihrer Mehrheit beschlossen, den Kredit um 240'000 Franken zu kürzen. Dies bedeutet einen Verzicht auf die Baumallee sowie die Landnutzung von Servituten. Mit den Änderun-

gen in der Bezeichnung und der Streichung eines Teils der Ökomassnahmen beschloss die KEVU, den Antrag der Regierung zu genehmigen. Sie beantragt dem Kantonsrat, dies ebenfalls zu tun.

Der Finanzkommission wurde der Beschluss mit der Bitte um Meldung bei einem Dissens zugestellt. Eine entsprechende Meldung ist nicht eingegangen. Die Prüfung kann somit als abgeschlossen bezeichnet werden.

Ich bedanke mich bei der Verwaltung, welche mit diesem neuen Mitberichtsverfahren einiges an zeitlichem und nervlichem Aufwand zu leisten hatte, unserem Sekretär, Peter Jann, der mit Erfolg versucht hat, die Schnittstellen zu erkennen, Leerläufe als solche wahrzunehmen und aufgrund dieser Erfahrungen für künftige Mitberichtsverfahren gerüstet ist. Ich bedanke mich auch bei der Präsidentin der mitberichtenden Kommission. Wir wechseln uns zurzeit bei den Radwegen in der Federführung ab. Ich bin überzeugt, dass sich hier ein gutes Verfahren einspielen wird. Ich bedanke mich für die konstruktive Zusammenarbeit mit der KPB. In diesen Dank schliesse ich last but not least auch Regierungsrätin Dorothée Fierz ein, welche in diesem aufwändigen Verfahren ebenfalls mehrere Kommissionssitzungen mit diesen beiden kantonsrätlichen Kommissionen verbringen durfte.

Die KEVU beantragt Ihnen, den Kredit gemäss Vorlage 3734a im Betrag von 5,26 Mio. Franken zu bewilligen.

*Toni W. Püntener (Grüne, Zürich):* Die Grünen stimmen diesem Radweg zu. Damit können für die Velofahrenden einige Kilometer Staatsstrassen sicherer gemacht werden.

Einige Bemerkungen zu diesem Vorhaben: Dieser Radweg ist dringlich. Der Regierungsrat schreibt in seinem Antrag: «Die Gefährdung der Zweiradfahrenden auf der schnellen Ausserortsstrecke mit einer verhältnismässig schmalen Fahrbahn ist jedoch erheblich.» Der motorisierte Strassenverkehr bringt den umweltfreundlichen Veloverkehr in Gefahr, hier, zwischen Theilingen und Kollbrunn, genauso wie an vielen anderen Orten. 200 Kilometer solcher dringlicher Radwege müssen im Kanton Zürich noch gebaut werden. Vor zwei Wochen hat dieser Rat beschlossen, beim Radwegbau zu sparen und die Realisierung der dringlichen Radwege noch weiter hinauszuschieben. Dieser Radweg zeigt es mit aller Deutlichkeit: Wer beim Radwegbau sparen will, spart eindeutig bei der Sicherheit. Das kann und darf nicht sein.

3674

Denken Sie bei der zweiten Lesung der Änderung des Strassengesetzes



daran. Im Übrigen stört mich die stillschweigende Gutheissung der nicht den Verhältnissen angepassten zu schnellen Fahrweise auf dieser Strecke. Auch wenn die Velofahrenden und damit die Zufussgehenden inskünftig weniger auf die Strasse angewiesen sind, gibt es immer noch sehr viele Gefährdungssituationen. Ich hoffe, dass die Verantwortlichen etwas unternehmen, um auf der Strasse eine Beruhigung herbeizuführen.

Für etwa 420 Velofahrende täglich wird dieser Veloweg erstellt. Falls Ihnen diese Zahl zu klein ist: Sicherheit ist nicht nur eine Frage der Menge, sondern vor allem des Risikos. Weil hier das Risiko anerkanntermassen erheblich ist, rechtfertigt sich die Realisierung dieses Radwegs auf jeden Fall. Es ist zudem festzuhalten, dass der von der Mehrheit genehmigte Richtplan einerseits zu einer Streubesiedlung des Kantons und andererseits zu einer immer stärkeren Entmischung von Wohn- und Arbeitsort führt. Jetzt haben wir dafür zu sorgen, dass die Schülerinnen und Schüler auf dem Velo vor ihren eigenen Vätern und Müttern im Auto geschützt sind.

Wie Sie in der Einführung der Kommissionspräsidentin gehört haben, wurde dieser Radweg in zwei Kommissionen behandelt. Die KEVU war dabei federführend, die KPB hat einen Mitbericht erstellt. Aus meiner Sicht ist diese Zuordnung zweckmässig, weil es bei den Radwegen weniger um die baulichen Aspekte geht. Es stehen eindeutig die Aspekte des Veloverkehrs im Vordergrund.

Zur Illustration: Es ist baulich durchaus denkbar, einen bereits vorhandenen Flurweg weitab der Strasse als Radweg zu signalisieren und dabei etwas weniger Geld auszugeben. Nur macht dies für den Veloverkehr wenig Sinn, weil dadurch ein Umweg mit zusätzlichen Steigungen entstehen würde. Der Radweg entlang der Strasse ist attraktiver und bringt voraussichtlich mehr Leute dazu, das umweltfreundliche Velo für immer mehr Fahrten zu verwenden. Die beiden Kommissionen haben es fertig gebracht, gegenüber dem Regierungsrat etwa 240'000 Franken einzusparen. Allerdings ist diese Einsparung auch mit weniger Leistung verbunden. Gestrichen wurden nämlich die Bäume, die nötig sind, um den Strassenraum aufzuwerten. Ich hänge an diesem Stück Lebensqualität und werde anlässlich der Detailberatung vorschlagen, den Betrag für den Radweg wieder in der vom Regierungsrat beantragten Höhe festzusetzen.

*Willy Germann (CVP, Winterthur):* Diese Vorlage ging mindestens fünfmal durch die Mühlen dreier Kommissionen. Toni Püntener, Sie haben eine Kommission vergessen. Dies ist also ein weiteres Beispiel unserer verunglückten kontraproduktiven Parlamentsreform. Sie können versichert sein, dass die Vorlage nach Strich und Faden geprüft, ja sogar seziert worden ist. Ich brauche nicht mehr viele Worte zu verlieren.

Die CVP-Fraktion sagt Ja zur Vorlage, nachdem ihr Anliegen aufgenommen wurde, nämlich: Weg vom Perfektionismus im Strassenbau, auch beim Radwegbau. Hinter dem CVP-Antrag auf die Pflanzung von Bäumen ausgerechnet in einem Tal mit beidseitiger Bewaldung zu verzichten, stand auch die Kantonale Fachstelle für Naturschutz. Das Projekt hat kein Polster mehr. Es entspricht einem Bedürfnis und schafft mehr Sicherheit, vor allem für Schulkinder.

Die Vorlage verdient Unterstützung.

*Luzia Lehmann (SP, Oberglatt):* Die Sozialdemokratische Fraktion befürwortet diesen Objektkredit für den Radweg. Es handelt sich um ein verkehrstechnisch sinnvolles und für die Schulwegsicherung dringliches Projekt. Die jetzige Fahrbahn, in die sich alle Verkehrsteilnehmenden teilen müssen, ist mit knapp 6,5 Metern viel zu schmal, vor allen Dingen für eine schnelle Ausserortsstrecke, die zum Teil sehr unübersichtlich ist und Gefälle hat. Der Gemeinderat von Kyburg sprach gar von einer eigentlichen Autorennbahn. Da die Strasse den Schülern und Pendlerinnen, aber auch dem Freizeitverkehr dient, ist es dringlich, dass der Radweg den Schulweg von Kindern und Jugendlichen sichert. Die Verletzungsgefahr von Kindern und Jugendlichen ist fünfmal höher als diejenige von anderen Verkehrsteilnehmenden. Dazu werden die Gefährdungen eher zunehmen, da alle Prognosen davon ausgehen, dass der Strassenverkehr allgemein ansteigen wird. Luxus gibt es keinen in diesem Projekt. Es ist im Vergleich zum ersten aus dem Jahr 1992 massiv bescheidener. Wenn schon ist der neu projektierte Radweg eher zu schmal. Zudem wurden in der Kommission die ökologischen Ausgleichsmassnahmen unter die Lupe genommen und auf das absolute Minimum der gesetzlich vorgeschriebenen Massnahmen beschränkt. Zum Beispiel wurden die Baumalleen auf dem Grünstreifen aus dem Projekt herausgestrichen. Das Resultat ist ein absolut notwendiges Radwegprojekt, das möglichst schnell verwirklicht werden muss.

Die bürgerliche Mehrheit des Kantonsrates setzte vor ein paar Wochen eine Änderung des Strassengesetzes durch, die dem Ausbau des Veloroutennetzes die regelmässigen 10 Mio. Franken pro Jahr an Mitteln entziehen wird. Einige Ihrer Sprecher fühlten sich damals bemüsst zu sagen, dass sie mit dieser Gesetzesänderung keineswegs wichtige und dringliche Radwege verhindern wollen. Die Vorlage hier liefert den bürgerlichen Fraktionen die erste Gelegenheit zu zeigen, dass jenes Argument nicht bloss Lippenbekenntnis war.

Ich bitte Sie, dem Objektkredit für den Radweg zuzustimmen mit dem luziden Statement von Nationalrätin Trix Heberlein im Hinterkopf: «Velowege sind gut angelegte Steuermittel.»

*Ulrich Isler (FDP, Seuzach):* Wir haben dieses Radwegprojekt gründlich geprüft und für gut befunden. Wir haben mit Genugtuung zur Kenntnis genommen, dass der ursprüngliche Kredit von 8 Mio. Franken auf 5,5 Mio. Franken reduziert worden ist und in der Kommissionsarbeit von 5,5 auf 5,26 Mio. Franken reduziert werden konnte. Obwohl die Kommission Planung und Bau nur einen Mitbericht verfasst hat, gestatte ich mir zu diesem Projekt drei Bemerkungen.

Erstens: Es stellt sich die Frage, wieso auf dem relativ steilen Strassenstück zwischen Kollbrunn und Weisslingen die Berg- und die Talspur nicht getrennt werden, und zwar so, dass bergaufwärts Fahrende den Radweg und talwärts sausende Radfahrer auf eine gelbe Strassenmarkierung verwiesen würden. Leider passieren gerade auf Radwegen, die in steilem Gelände angelegt und unübersichtlich sind – wie in diesem Fall – sehr oft Unfälle, weil die talwärts Fahrenden den bergwärts Trappenden nicht ausweichen können. Leider wurde diesem Problem etwas zu wenig Beachtung geschenkt.

Zweitens: Der Ausbau eines Radwegs auf der linken, talwärts führenden Strassenseite zwischen Theilingen und Weisslingen bedingt ein tangenciales Strassenkreuzen der in hoher Geschwindigkeit fahrenden Velofahrer, was äusserst gefährlich ist. Es stellt sich auch hier die Frage, wieso nicht die vom Gemeinderat Weisslingen vorgeschlagene Variante über den Flurweg, welcher offenbar als idealer regionaler Radweg bezeichnet wird, benutzt werden könnte.

Drittens: Der Kostenvoranschlag mit einem Unsicherheitsfaktor von 15 Prozent und einem Faktor für Unvorhergesehenes von 7 Prozent ergibt Kostenreserven von 22 Prozent, was bei einem Objektkredit von 5,26 Mio. Franken immerhin 1,16 Mio. Franken ausmacht. Die zu

erwartende Abrechnung wird hoffentlich diesen Unsicherheitsfaktor von 22 Prozent auf den zu bewilligenden Kredit reduzieren. Ich bitte die entsprechenden Organe, dieser Tatsache Rechnung zu tragen. Es ist so, dass im umgekehrten Verhältnis Auftragnehmer des Kantons keine so grosse Sparmassnahme in ihren Objektkredit einbauen sollten.

Wenn die FDP-Fraktion diesem Radweg trotzdem zustimmen wird, Luzia Lehmann, tut sie dies in der Hoffnung, dass wir etwas Wichtiges für die Schliessung der Radweglücke tun, aber dass künftige Projekte diese Mängel, die ich aufgezeigt habe, nicht mehr haben werden.

*Erich Hollenstein (LdU, Zürich):* Namens der EVP-/LdU-Fraktion gebe ich Ihnen bekannt, dass wir dieses Projekt voll unterstützen.

Es ist so, dass bei einem solchen Projekt immer wieder verschiedene Ansichten vorliegen. Uns ist wichtig, dass zum Beispiel bei der Bepflanzung der Ränder darauf Rücksicht genommen wird, dass es Jugendliche sind, die vielleicht einmal schnell fahren und dass man dort neben dem Ästhetischen auch auf allfällige Stürze und Unfälle Rücksicht nimmt und nicht unbedingt Bäume mit dicken Stämmen pflanzt, sondern eher so, dass die Gefahr für die Velofahrer bei einem Sturz nicht lebensbedrohend ist.

Es ist sinnvoll, dass wir Radwege bauen und ausbauen. Dies unter anderem deshalb, weil anzunehmen ist, dass nach der Abstimmung vom 12. März 2000 der Verkehr nicht abnehmen, sondern so bleiben wird. Wir hoffen natürlich nicht, dass er um das Doppelte zunimmt. Das wäre gerade das Gegenteil der Initiative, über die wir abgestimmt haben. Dass der Verkehr zunehmen wird, ist eine Tendenz. Deshalb sind Radwege wichtig. Wir stehen voll dahinter.

*Hans Badertscher (SVP, Seuzach):* Nach der heute gültigen Prioritätenliste soll der Radweg Kollbrunn–Weisslingen–Theilingen gebaut werden. Wie Sie von Toni Püntener gehört haben, werden über 400 Personen diesen Radweg benutzen. Ich glaube, dass diese Zahl sehr hoch gegriffen ist. Ich möchte diese Zählung nicht wiederholen, aber ich glaube nicht, dass ich auf die gleichen Zahlen kommen würde. Dies als kleine Nebenbemerkung.

Die Baukosten von 1700 Franken pro Laufmeter erscheinen mir im Vergleich zu anderen Projekten als sehr hoch. Ich bin mir zwar be-

wusst, dass eine gewisse Steigung vorhanden ist und dass auch Borde vorhanden sind, die gesichert werden müssen, aber 1700 Franken verglichen mit Projekten, die nur 500 Franken kosten, erscheinen doch sehr hoch.

Was in unserer Kommission immer wieder zu Diskussionen führt, ist die Breite von Radwegen. Sie haben gehört, dass 3,50 Meter das ideale Mass sein soll. Es hat bei uns Leute, die noch einen Schritt weitergehen möchten. Ich persönlich teile die Meinung nicht, je breiter der Radweg ist, desto sicherer sei er. Breite Radwege können auch andere sportliche Aktivitäten anziehen. Das wird er tun. Es wäre schade, wenn man mit Beruhigungsmassnahmen auf Radwegen die Sicherheit wieder zurückgewinnen müsste. Das sollten wir nicht so weit kommen lassen.

Was ebenfalls zur Diskussion stand, war die Variante Flurweg. Wenn wir diese Variante weiterverfolgt hätten, hätten wir 700'000 Franken in diesem Projekt einsparen können. Diese Variante hat aber in der Kommission keine Mehrheit gefunden, weil sehr stark darauf hingewiesen wurde, dass diese Variante vermutlich nicht gebraucht würde. Wenn man sich die Frage stellt, weshalb man Radwege baut, kommt an der erster Stelle die Sicherheit. Deshalb haben auch Leute unserer Fraktion schliesslich diese Variante abgelehnt.

Im Grossen und Ganzen sind wir mit diesem Projekt einverstanden. Ich erwähne es nochmals: Die Kosten sind sehr hoch. Ich schliesse bei Ulrich Isler an, der gesagt hat, dass wir nicht bereit sind, hier höhere Kosten entgegenzunehmen. Ich hoffe, dass wir wesentlich günstiger abschliessen werden, als dies jetzt projektiert ist.

Die SVP wird ihr Versprechen halten. Dort, wo Radwege der Sicherheit dienen, werden wir sie nicht bekämpfen. Deshalb wird die Mehrheit der SVP-Fraktion zu diesem Radweg Ja sagen und ihn unterstützen.

*Ratspräsident Richard Hirt:* Es stellt sich nun ein Problem aus dem Geschäftsreglement. Sie haben reduzierte Debatte beschlossen. Jetzt kommt Toni Püntener mit einem Abänderungsantrag. Er möchte den Kredit von 5,26 Mio. Franken auf 5,5 Mio. Franken erhöhen. Ich meine, dass wir dies so zur Kenntnis nehmen und über seinen Antrag abstimmen. Es steht im Geschäftsreglement: «Anträge aus dem Rat können bei der reduzierten Debatte nur schriftlich begründet werden.» Sie sind damit einverstanden.

*Esther Arnet (SP, Dietikon):* Ich kann Sie insofern beruhigen, als dass dieser Antrag in der KEVU und in der KPB diskutiert worden ist. Es ist also kein neues Thema, das jetzt auf den Tisch kommt. Wir haben darüber beraten und abgestimmt. Was jetzt in der Vorlage steht, ist die Meinung der Mehrheit. Wir haben in der Kommission auch darüber abgestimmt, welche Art der Debatte zu führen ist. Die Mehrheit war der Meinung, die reduzierte Debatte sei richtig. Ich bin der Meinung, dass nichts Wahnsinniges passiert, wenn wir diesen Antrag jetzt nicht zulassen und teile in diesem Sinn die Meinung des Ratspräsidenten.

#### *Abstimmung*

**Der Antrag der KEVU wird dem Antrag von Toni Püntener gegenübergestellt. Der Kantonsrat lehnt den Antrag Püntener mit 127 : 17 Stimmen ab.**

#### *Schlussabstimmung*

**Der Kantonsrat beschliesst mit 134 : 0 Stimmen, der Vorlage 3734a gemäss Antrag der KEVU zuzustimmen:**

- I. Für die Erstellung des regionalen Radwegs S-42, Theilingen–Weisslingen–Kollbrunn, in den Gemeinden Weisslingen und Kyburg, einschliesslich vier Bushaltestellen in Weisslingen, wird ein Objektkredit von 5,26 Mio. Franken bewilligt.
- II. Der Kredit erhöht oder vermindert sich entsprechend der Baukostenentwicklung zwischen der Aufstellung der detaillierten Kostenschätzung mit einer Kostenunsicherheit von rund 15 % (Preisstand März 1999) und der Bauausführung.
- III. Dieser Beschluss untersteht dem fakultativen Referendum.
- IV. Mitteilung an den Regierungsrat zum Vollzug.

Das Geschäft ist erledigt.

## **8. Optimale Nutzung von Wasser und Energie (*Reduzierte Debatte*)**

Antrag des Regierungsrates vom 15. Dezember 1999 zum Postulat KR-Nr. 374/1996 und gleichlautender Antrag der KEVU vom 29. Februar 2000, **3750**

*Esther Arnet (SP, Dietikon), Präsidentin der KEVU:* Marie-Therese Büsser reichte am 16. Dezember 1996 ein Postulat ein, welches vom Regierungsrat Massnahmen zur Senkung des Wasser- und Energieverbrauchs forderte. Der Bericht des Regierungsrates trägt das Datum vom 15. Dezember 1999. Er wurde also zwei Jahre und 364 Tage nach dem Einreichen des Postulats verabschiedet.

Die KEVU hat den Bericht und Antrag des Regierungsrates an der Sitzung vom 29. Februar 2000 behandelt und beantragt Ihnen, das Postulat abzuschreiben.

Das sah für viele während der Vorbereitung zur Sitzung nicht so aus. Der schriftliche Bericht des Regierungsrates wurde von hüten und drüben kritisiert. Während dem Erreichen der Energieziele immerhin ein paar Sätze gewidmet sind, beschränkt sich der schriftliche Bericht zum Thema Wasser lediglich auf die Aussage, Massnahmen zur Verbrauchsreduktion würden mit der gleichen Intensität wie im Bereich der Energie ergriffen. Es folgt ein einziger Satz mit einem nicht quantifizierbaren Beispiel. Die Kommission gab dem Bericht das Attribut «lustlos». Weil aber der detaillierte Energieplanungsbericht aufzeigt, dass der Kanton Zürich nicht nichts tut, weil bekannt ist, dass der Kanton Zürich seit 1994 am Forum Energieverbrauch kantonaler Bauten beteiligt ist, ja sogar massgeblich zu dessen Aufbau beigetragen hat und weil die mündlichen Erläuterungen, die Regierungsrätin Dorothee Fierz und die Fachleute der Baudirektion während der Sitzung abgegeben haben, den Inhalt des allfällig verlangten Zusatzberichts umfassten, hatten wir keinen Wind in den Segeln. Die Referate, welche aufzeigten, mit welchem Engagement nach guten, kostengünstigen und effizienten Lösungen gesucht wird, waren so überzeugend, dass die Kommission auf einen Antrag auf einen Zusatzbericht verzichtete. Wenn nur ein Teil der Energie, die in den Referaten zu spüren war, in die künftigen Berichte einfliessen könnte, würde dies die Vorbereitungsarbeit für die Kommissionsmitglieder beachtlich angenehmer gestalten.

Ich bedanke mich bei Regierungsrätin Dorothee Fierz und ihren Mitarbeitern für das Engagement, das sie während der KEVU-Sitzung zeigten. Ganz besonders bedanke ich mich bei Ruedi Kriesi, der die Kommission – wohl das letzte Mal – wie immer kompetent, engagiert und sachbezogen beraten hat. Ich wünsche ihm von Herzen alles Gute und viel Energie für seine künftige Tätigkeit. Der Kommission danke



ich für das stets gute Klima, in welchem die Beratungen geführt werden können.

Die KEVU beantragt Ihnen, das Postulat abzuschreiben.

*Toni W. Püntener (Grüne, Zürich):* Esther Arnet hat es angetönt, dieser Bericht kommt wirklich daher wie eine Pflichtübung. Es ist auch klar, dass der Kanton Zürich noch weit entfernt ist von einer optimalen Nutzung von Wasser und Energie, und zwar sowohl aus ökonomischer wie aus ökologischer Sicht. Somit ist das Postulat eigentlich wirklich nicht erfüllt. Regierungsrätin Dorothee Fierz hat den nötigen Zusatzbericht mit ihrem engagierten Votum überflüssig gemacht. Sie hat wirklich aufzeigen können, dass die Verwaltung mehr tut, als in diesem Bericht steht. Regierungsrätin Dorothee Fierz hat auch dargelegt, was in nächster Zeit zu tun ist und wo Handlungsbedarf besteht.

Aus Grüner Sicht wünschen wir, dass die von Regierungsrätin Dorothee Fierz versprochenen Schritte baldmöglichst getan werden. Wir meinen, dass es noch mehr Power braucht, um den Strom-, den Wärme- und den Treibstoffverbrauch des Kantons zu optimieren, was aus ökologischer Sicht nur Absenkung heissen kann. Ein Beispiel: Mit der Strommarktliberalisierung werden sinkende Strompreise erwartet. Wir sind ausserordentlich gespannt, ob es der Kanton Zürich schafft, seine eigenen Stromsparziele trotzdem zu erreichen. Nach der Vorlage über die Neuorganisation der Elektrizitätsversorgung, die am Freitag vorgestellt worden ist, zweifle ich ein bisschen am guten Willen der Regierung in diesem Bereich. Wir werden die Handlungen des Kantons mit Interesse verfolgen. Der nächste regierungsrätliche Energieplanungsbericht wird auf einige Fragen sehr viele Antworten geben müssen. Sonst ist wieder mit Grünen Vorstössen zu rechnen.

Wir stimmen im Moment der Abschreibung des Postulats zu.

*Willy Germann (CVP, Winterthur):* Die CVP-Fraktion will das Postulat ebenfalls als erledigt abschreiben, auch wenn noch einige Fragen offen sind.

Die Baudirektion fällt nicht durch knappe Dauerinformation auf: Bulletins, regelmässige Energieplanungsberichte, Luftprogramme und so weiter. In auffallendem Kontrast dazu steht die knappe Antwort auf das Postulat von Marie-Therese Büsser. Wenn wenigstens auf die verschiedenen Berichte hingewiesen worden wäre. Die CVP gibt aber der Regierung Recht, dass dem Anliegen von Marie-Therese Büsser Genüge getan wird. Der Kanton Zürich darf sich tatsächlich mit seiner

Energiesparpolitik sehen lassen. Doch fünf Fragen bleiben – wahrscheinlich sogar auf längere Zeit.

Erstens: Wie wird sich die Privatisierung der EKZ und generell die Strommarktliberalisierung auf den Energieverbrauch auswirken? Braucht es bald zusätzliche Anreize zum Stromsparen?

Zweitens: Wird die graue Energie in der Energieplanung gebührend berücksichtigt? Fällt sie gegenüber der Betriebsenergie wirklich kaum ins Gewicht?

Drittens: Wie gehen wir mit Zielkonflikten zwischen Denkmalpflege und Energiesparen um? Unter dem Titel Energiesparen oder Brandschutz könnte in hohem Masse wertvolle Bausubstanz zerstört werden. Das geschieht auch im privaten Sektor.

Viertens: Die grösste Energieverbrauchszunahme verzeichnet der Kanton beim motorisierten Individualverkehr. Je mehr Strassentunnels gebaut und je mehr neue Parkplätze an Zielorten, zum Beispiel am Flughafen errichtet werden umso mehr werden die schönen Energiesparziele des Kantons oder des Bundes unterlaufen.

Fünftens: Der Siedlungsbau ins Grüne hält in alarmierendem Ausmass an. Disperse Besiedlung bedeutet aber mehr Energie, insbesondere mehr graue Energie und vor allem mehr Verkehr: Zwangsmobilität. Die Leitlinien unserer Richtplanung sollten deshalb schneller umgesetzt werden. Raumplanung als Mittel zu sparsamerem Energieverbrauch wird in den vielen Papieren der Baudirektion noch kaum thematisiert.

*Laurenz Styger (SVP, Zürich):* Ich lasse mich zur Vorlage 3750, optimale Nutzung von Wasser und Energie, nicht lange aus, sind doch in der KEVU alle Antworten zu den von den Kommissionsmitglieder gestellten Fragen zu unserer vollsten Zufriedenheit ausgefallen. Die Ziele des Postulats sind erreicht, besonders dann, wenn das Hochbauamt in Zusammenarbeit mit dem AWEL (Amt für Abfall, Wasser, Energie und Luft) noch höhere Standards zur Optimierung des Energiebedarfs festlegen kann. Diese Zielsetzung soll – wie auch jetzt schon praktiziert – durch einen vernünftigen Wettbewerb innerhalb des kantonalen Forums und des Energiemodells Zürich noch gesteigert werden.

Die SVP-Fraktion wird die Abschreibung des Postulats KR-Nr. 374/1996 unterstützen. Ich bitte Sie, dasselbe zu tun.

*Regula Ziegler-Leuzinger (SP, Winterthur):* Die im Postulat geforderten Ziele sind uns wichtig. Die zukünftige Stromliberalisierung droht ein Teil der bisherigen Bemühungen zunichte zu machen. Die Liberalisierung wird eine Preissenkung um 30 Prozent zur Folge haben. Wegen des niedrigeren Preises wird dann der Umgang mit Strom garantiert unachtsamer werden. Der Verbrauch wird sich dementsprechend erhöhen. Dies ist ein Schritt in die falsche Richtung. Griffige Massnahmen und vermehrtes Engagement der Regierung sind also dringend nötig. Der vorliegende Bericht handelt jedoch das Thema wie eine unliebsame Pflichtübung ab. Ist dieser magere Bericht eine verpasste Chance, sich ins gute Licht zu rücken oder zeugt er von mangelndem Engagement? Das selbst gesteckte Ziel zur Senkung des Elektrizitätsverbrauchs konnte jedenfalls nicht eingehalten werden. Andere grosse Kantone erreichten ihr Ziel. Der Kanton Basel-Stadt führte sogar in der gleichen Zeitspanne den Elektrizitätsökobonus als viel weitgreifendere Massnahme ein. Auf dürftigen zehn Zeilen wird im Bericht ausgeführt, wie in Zukunft zusätzlich Energie eingespart werden soll. Vom innovativen Anpacken des Problems ist wenig zu spüren. Wortwörtlich wird im Bericht abschliessend gesagt: «Die Anordnung weiterer Massnahmen erübrigt sich.» Für den sorgfältigeren Umgang mit Wasser werden sechs Zeilen aufgewendet.

Es lag daher auf der Hand, dass wir einen ergänzenden Bericht fordern sollten. Regierungsrätin Dorothee Fierz vermochte jedoch die ungunstigen Gefühle, die der Bericht hinterliess, mit einem überzeugenden, engagierten Votum zu zerstreuen, sodass wir – wenn auch nicht ganz befriedigt – auf einen Zusatzbericht verzichten.

Die SP-Fraktion ist bereit, das Postulat abzuschreiben.

#### *Abstimmung*

**Der Kantonsrat beschliesst mit 141 : 0 Stimmen, dem Antrag von Regierungsrat und vorberatender Kommission gemäss Vorlage 3750 zuzustimmen und das Postulat KR-Nr. 374/1996 als erledigt abzuschreiben.**

Das Geschäft ist erledigt.

## 9. Seetunnel (Umfahrung Zürich)

Motion Reto Cavegn (FDP, Oberengstringen) und Mitunterzeichnende vom 23. August 1999

KR-Nr. 267/1999, RRB-Nr. 2050/17. November 1999 (Stellungnahme)

Die Motion hat folgenden Wortlaut:

Der Regierungsrat wird gebeten, dem Kantonsrat eine Kreditvorlage für den Bau des Seetunnels im Abschnitt unteres Seebecken betreffend Umfahrung der Stadt Zürich und Verbindung zum Üetlibergtunnel vorzulegen.

Begründung:

Die Schliessung der Lücke in der Umfahrung der Stadt Zürich ist schon längst fällig. Zudem erhöht der Baubeginn des Üetlibergtunnels die Dringlichkeit der Weiterführung der Umfahrung. Die Ausarbeitung des Bauprojekts, die Behandlung im Regierungsrat, in der vorbereitenden Kommission und im Kantonsrat, die Durchführung der Volksabstimmung, die Erledigung von Einsprachen, die Submission usw. werden einige Zeit dauern, sodass nicht rasch genug mit den erforderlichen Arbeiten begonnen werden kann. Die Ausarbeitung der Kreditvorlage für den Seetunnel ist daher unverzüglich an die Hand zu nehmen.

Die Bewohnerinnen und Bewohner der beiden Seeufer und der Stadt Zürich warten schon lange darauf, endlich an das Nationalstrassennetz angeschlossen zu werden und über eine vollständige Umfahrung verfügen zu können. Nachdem der Kantonsrat 1995 den kantonalen Richtplan mit dem Seetunnel genehmigt hat, gibt es keine Gründe mehr, die Realisierung des Seetunnels nicht voranzutreiben.

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

Zurzeit wird eine Gesamtverkehrsstrategie entwickelt, die das Verkehrssystem im Lebens- und Wirtschaftsraum Zürich umfassend betrachtet. Im Teilprojekt «Strategie Hochleistungsstrassen» (HLS) werden bis Anfang 2000 strategische Handlungsalternativen für die langfristige Entwicklung erarbeitet und beurteilt. Gegenstand dieses Projektes wird auch der im kantonalen Verkehrsrichtplan enthaltene Seetunnel sein. Die Auswahl und Festlegung der «Strategie HLS» ist auf Ende 2000 geplant. Da erst auf diesen Zeitpunkt die Zweckmäs-

sigkeit des Seetunnels im Rahmen eines Gesamtverkehrskonzepts beurteilt werden kann und weil die Projektergebnisse zu neuen Erkenntnissen bzw. zu neuen Netzausbauvarianten führen könnten, wäre es verfrüht, im heutigen Zeitpunkt eine Kreditvorlage für den Bau des Seetunnels auszuarbeiten.

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

*Reto Cavegn (FDP, Oberengstringen):* Die Antwort des Regierungsrates auf unsere Motion ist enttäuschend. Ich habe nicht erwartet, dass der Regierungsrat mit fliegenden Fahnen und Begeisterung den Planungsauftrag für den Seetunnel entgegennimmt. Aber der einzige Ablehnungsgrund, die Wundertüte Gesamtverkehrskonzeption, ist dürftig und nicht stichhaltig. Aus diesem Grund hält die FDP an der Motion fest.

Was wollen wir mit dieser Kreditvorlage erreichen? Wir erwarten dadurch die Antworten auf folgende Fragen: Wie steht es mit der technischen Machbarkeit? Wie sehen die verkehrlichen Auswirkungen aus? Wo liegen die verkehrspolitischen Probleme? Wie teuer ist dieses Projekt? Kurz gesagt wollen wir, dass aus dem Strich im kantonalen Verkehrsrichtplan ein konkretes Projekt wird. Erst aufgrund dieser Antworten werden wir in der Lage sein, das Projekt Seetunnel zu diskutieren, die Möglichkeiten einer privaten Finanzierung zu prüfen und abzuklären, ob wir den Seetunnel, die Sihltiefstrasse oder beide brauchen.

Die Option «private Finanzierung» hat mehrheitlich ein positives Echo ausgelöst. Kürzlich erfolgte die Orientierung über das EU-Projekt «Prima», welches die Akzeptanz von «road pricing» mit Umfragen und durch Fachleute auch in Bern, Zürich und Genf überprüft hat. An einer Fachtagung in der Schweiz wurden die ersten Resultate präsentiert, die zeigen, dass «road pricing» in der Schweiz nur als Finanzierungsinstrument für neue Infrastrukturen und neue Leistungen auf genügend Akzeptanz stösst. In diesem Zusammenhang wurde eine private Finanzierung des Seetunnels sehr wohlwollend aufgenommen, ja sogar als einzige «road pricing»-Möglichkeit in der Schweiz bezeichnet. Gespräche mit Vertretern von Banken und Investorengruppen haben diese Meinung bestätigt. Die private Finanzierung ist realistisch. Sie ist aber nur möglich, wenn das Projekt steht und sich der

politische Pulverdampf verzogen hat. Das ist und bleibt unsere Aufgabe.

Was bringt der Seetunnel? Ohne den genauen Abklärungen vorzugreifen, können wir vom Projekt Seetunnel folgende Auswirkungen erwarten: Die Umfahrung von Zürich wird geschlossen. Dank der Vervollständigung des übergeordneten Strassennetzes erhalten wir endlich ein Netz, das diesen Namen verdient. Erst mit diesem Netz haben wir eine brauchbare Grundlage für das integrierte Verkehrsmanagement. Die Stadt Zürich kann wirksam entlastet werden. Das rechte Ufer wird endlich an das Nationalstrassennetz angeschlossen. Mit diesem Zugang wird sicher auch die «Kröte Limmatquai» leichter zu schlucken sein. Sicher zutreffen wird, dass die Nordumfahrung und die gesamte Agglomeration Zürich entlastet werden.

Die Regierung wird die Frage in den Mittelpunkt stellen, ob wir uns die Projektierungskosten und dieses Projekt überhaupt leisten können. Diese Frage ist berechtigt. Aber all die Arbeiten, die wir mit der Motion auslösen, müssen so oder so gemacht werden. Erst wenn diese Ergebnisse vorliegen, wissen wir, wie teuer das Projekt überhaupt ist. Zudem muss an gleicher Stelle auch die Frage gestellt werden, ob wir es uns überhaupt leisten können, die Umfahrung von Zürich als unvollendet in der Landschaft stehen zu lassen.

Vor gut einem Jahr haben wir dem Regierungsrat den Planungsauftrag für die Lückenschliessung im Oberland erteilt. Dieses Signal hat sehr positiv gewirkt. Es passiert wieder etwas im Kanton Zürich. Die Zeit ist reif. Verstärken wir dieses Signal, und sagen wir Ja zum Planungsauftrag für den Seetunnel. Die Fertigstellung der Umfahrung Zürich ist nicht Wunschbedarf; die Umfahrung ist Nachholbedarf.

Eine Bemerkung zum Nachholbedarf: Der Regierungsrat will bekanntlich die Motorfahrzeugsteuern erhöhen. Ich bin überzeugt, wenn wir nicht klar zeigen, dass wir den Strasseninfrastrukturen hohe Priorität beimessen, hat diese Vorlage noch weniger Chancen, als sie ohnehin hat.

Namens der FDP-Fraktion bitte ich Sie, mit der Motion Seetunnel dem Regierungsrat den Auftrag zu erteilen, die Umfahrung von Zürich endlich prioritär an die Hand zu nehmen.

*Gabriele Petri (Grüne, Zürich) spricht Mundart:* Ich habe gewisses Verständnis für diese Vorlage. Sie geht von einem alten verkehrsplannerischen Denkmuster aus, das so linear ist, wie die Strassen, die Sie bauen. Sie halten nach wie vor am Mythos fest, der wie folgt lautet: Wenn man den Verkehr eines Streckenabschnitts gebündelt verlagert



und zum Beispiel im Seetunnel kanalisiert – dies sind alles magische Begriffe –, dann sind die Verkehrsprobleme gelöst. Das tönt nicht schlecht, ist aber ein Selbstbetrug. Sie vergessen offenbar – das ist Geometrie der fünften Klasse –, dass eine Strecke wie der Seetunnel einen Anfangs- und einen Endpunkt hat und dass die Autos nicht auf einer Geraden gebündelt hin- und herfahren. Sie schaffen beim Punkt A und B, der Auf- oder Abfahrt einer Schnellstrasse, wieder Probleme wie zum Beispiel in Wollishofen, in den Kreisen 7 und 8 sowie vielleicht in Dübendorf, wo der Verkehr auf den Zufahrten und den Querachsen zunehmen wird. Sie könnten sagen, der Tunnel sei praktisch, um den Verkehr zu verlagern. Ein Beispiel: Ein Flugzeugmonteur aus Wädenswil, der Schicht arbeitet, erreicht so schneller und flüssiger den Flughafen. Auch die Grosstante aus Hausen am Albis, die zu Besuch nach Wetzikon kommt, könnte durch den Seetunnel anstelle über das komplizierte Bellevue fahren. Das tönt plausibel. Seien wir aber ehrlich, es sind nicht nur der Flugzeugmonteur aus Wädenswil und die Grosstante unterwegs. Maximal 20 Prozent des Verkehrs im Kanton Zürich ist Durchgangsverkehr. Nicht alle wollen die Stadt vom so genannten Durchgangsverkehr befreien, wie es so schön in einem Prospekt steht. Das Argument des Durchgangsverkehrs ist heuchlerisch. Viele wollen nach Zürich fahren. Sonst müsste man nicht für 2,5 Mrd. Franken einen direkten Üetlibergtunnel vom Säuliamt in die Stadt bauen.

Mit dem Seetunnel schaffen Sie raumplanerisch gesehen eine ganz neue Verkehrsbeziehung. Sie ist auch bezüglich der S-Bahn problematisch. Sie schafft Probleme in Wollishofen sowie in den Kreisen 7 und 8. Diese eindimensionale Denkstruktur schafft bekanntlich massiv zusätzlichen Verkehr, und zwar flächendeckend. Der wachsende Verkehr ist gleichzeitig die Ursache für die grossen Abwanderungen in der Stadt Zürich und auch die Folge davon, nämlich dann, wenn Sie als Pendlerin oder Konsument mit dem Auto wieder in die Stadt Zürich zurückkehren. Das ergibt zusätzlichen Verkehr und zusätzliche Belastungen. Wer bezahlt den Preis dafür? Dieser wird am Ziel- und am Quellort jeder Autofahrt in Stadt und Land bezahlt. Sie erkennen sich vielleicht selbst wieder: Der Autoverkehr als gefährlicher Störefried für spielende Kinder auf der Quartierstrasse in Niederweningen, als Problem für den Fussgänger vor dem Globus oder auf dem Löwenplatz oder spätestens nachts, wenn Sie um 24 Uhr nach einem Restaurantbesuch in einer Zürcher In-Beiz, notabene in einem Wohnquartier, die Autotür für die schlafenden Mitmenschen zuwerfen. Der

Verkehr ist ein Problem. Deshalb wollen die meisten Leute weniger Verkehr, zumindest vor dem eigenen Haus, im Wohnquartier und als Eltern – das ist uns als Verkehrsberatungsstelle bekannt – für die Kinder vor allem vor dem Schulhaus. Wenn Sie in Zürich einkaufen gehen, wollen Sie sicher eine grössere Fussgängerzone und weniger Verkehr. Ihr Tunnel, Reto Cavegn, bringt nicht weniger, sondern mehr Verkehr für alle. Zwei-, vier- oder sechsspurige Autobahnen, Schnellstrassen, Umfahrungen oder Untertunnellungen machen es seit Jahrzehnten vor. Sie sind keine Lösung für die Verkehrsprobleme. Das ist ein Mythos. Ihr Strassenbau löst das Verkehrsproblem ebensowenig, wie man einen Brand nicht mit Benzin löscht.

Sie haben es bemerkt. Wir brauchen diesen Tunnel nicht. Wir brauchen eine bessere Verkehrspolitik.

*Lucius Dürri (CVP, Zürich):* Die Meinungen in unserer Partei zu diesem Geschäft sind unterschiedlich, was natürlich zeigt, dass die Betroffenheit nicht immer dieselbe ist. Eine Fraktionsmehrheit ist der Meinung, dass zwar ein solcher Tunnel durchaus prüfbar ist, dass aber zuerst die Machbarkeit im Detail zu prüfen ist. Die Mehrheit zweifelt an der Finanzierung. Im Moment sei der Kanton nicht in der Lage, ein solches Projekt aus eigenen Kräften zu finanzieren. Eine Minderheit, der die Stadtzürcher Kantonsräte – also auch der Sprechende – angehören, ist der Meinung, dass man damals bei der Realisierung der Limmatquaisperrung klar versprochen hat, dass Entlastungen kommen sollen und dass insbesondere die Regierung dazu Berichte in Aussicht gestellt hat, die leider noch fehlen.

Wir sind der Meinung, dass gerade dieser Tunnel eine Entlastung sein könnte und dass bei der Überweisung dieser Vorlage die Chance besteht, die Machbarkeit, die logischerweise in eine Kreditvorlage einfließen muss, geprüft wird. Demzufolge wäre es sinnvoll, diese Motion zu unterstützen. Wir meinen, dass die Frage der Privatfinanzierung eine echte Chance ist. Es ist vielleicht das erste Mal im Kanton Zürich, dass so etwas geprüft wird. Weshalb soll man im neuen Jahrhundert nicht neue Wege gehen? Was anderswo, vor allem im Ausland gang und gäbe ist, könnte auch in Zürich möglich sein.

Wir werden uns mehrheitlich der Stimme enthalten oder ablehnend votieren. Eine Minderheit wird dem Vorstoss zustimmen.

*Barbara Marty Kälin (SP, Gossau):* Die langjährigen Mitglieder dieses Rates erinnern sich an den Sitzungsmarathon vom Januar 1995, als der Kantonsrat den Richtplan festsetzte, sich im Zuge dieser Debatte intensiv mit dem Teilrichtplan Verkehr auseinandersetzte und insgesamt 34 Umfahrungen als geplant festlegte. Eine davon ist der Seetunnel. Ebenfalls festgesetzt wurde folgender Text: «Im heutigen Zeitpunkt haben die Fertigstellung des Nationalstrassennetzes und der Unterhalt der bestehenden Staatsstrassen erste Priorität. Trotzdem werden Neuanlagen von Staatsstrassen (insbesondere Ortsumfahrungen) als geplant dargestellt, welche innerhalb eines absehbaren Zeithorizonts voraussichtlich nicht zur Ausführung gelangen werden. Der Richtplaneintrag dient in diesen Fällen ausschliesslich als Grundlage für – auch sehr langfristige – Trasseesicherungen. Aufgrund eines aktualisierten Verkehrskonzepts werden die aus raumplanerischer Sicht nötigen Prioritäten bezüglich Ergänzung des Staatsstrassennetzes erst noch zu setzen sein.» Das hat dieser Rat in weiser Voraussicht so beschlossen.

Inzwischen hat der Bundesrat den kantonalen Richtplan zur Genehmigung erhalten und bei dieser Gelegenheit zwei wesentliche Vorbehalte angebracht. Er hat den Landschaftsplan und den Verkehrsplan so nicht genehmigt, sondern den Kanton Zürich eingeladen, bis am 31. März 2000 verschiedene verlangte Ergänzungen vorzulegen.

Der Landschaftsplan ist zurzeit in Beratung in der vorberatenden Kommission. Die vorgegebene Frist wird in etwa eingehalten werden können. Zum Verkehrsplan verlangt der Bundesrat jedoch ein Gesamtverkehrskonzept, ebenfalls bis zum 31. März 2000. Das ist in gut einer Woche. Ein Gesamtverkehrskonzept ist noch in weitester Ferne. Vielleicht kann Regierungsrätin Dorothee Fierz diese Distanz zumindest zeitlich etwas eingrenzen.

Statt dass wir uns schleunigst hinter dieses Verkehrskonzept machen, das wir uns auch selber verordnet haben, brechen wir in diesem Rat immer wieder einzelne Vorhaben aus dem Verkehrsplan heraus und wollen sie relativ zufällig vorziehen wie zum Beispiel die Oberlandautobahn, die Umfahrung von Eglisau und jetzt den Seetunnel. Mit konzeptionellem Denken hat dies natürlich gar nichts zu tun, sondern es kommt mir eher so vor, wie wenn meine Söhne ihre Hausaufgaben machen müssten und stattdessen lieber irgendwelche Spielchen treiben.

Ausgerechnet den Seetunnel, diese mumifizierteste aller Planungsleichen, wollen Sie heute reanimieren. Vermutlich stammt der rote Strich über den See aus der Frühzeit der Strasseneuphorie, dem Hochleistungsstrassenkonzept der sechziger Jahre und wurde seither einfach abgezeichnet. Dabei war der Seetunnel spätestens bei der Festsetzung 1995 völlig fehl am Platz, weil seine Tunnelportale sich mittlerweile im Weichbild der Stadt Zürich befinden.

Aus diesem Strich wollen Sie nun eine Kreditvorlage machen. Zu einer solchen gehört ein generelles Projekt. Das bedeutet Planung und diese kostet Geld, meine sehr verehrten Damen und Herren Ausgabebremsen, viel Geld. Damit meine ich mehrere Millionen Franken, nur um statt einer Planungsleiche nachher eine geplante Leiche zu haben.

Machen wir uns doch endlich an die Hausaufgaben, die wir uns selber gestellt haben und die der Bundesrat in einer Woche sehen will und verzichten wir auf die Überweisung dieses Vorstosses.

*Ueli Kübler (SVP, Männedorf):* Unsere Motion verlangt nichts anderes als die Erfüllung einer längst fälligen Aufgabe. Man braucht auch kein grosser Stratege zu sein, um festzustellen, dass Verkehrsströme, die ihr Ziel nicht in der Stadt Zürich haben, auf Umfahrungsstrassen gehören, notabene auf Umfahrungsstrassen, die der Kantonsrat bereits im Richtplan 1995 genehmigt hat. Im Gegensatz zu Barbara Marty Kälin gehe ich davon aus, dass der Kantonsrat bereits dannzumal bei seiner Lösungsfindung etwas gedacht hat. Die Problematik hat sich seit 1995 nicht verlagert, aber zusätzlich verschärft. Mit dem Seetunnel wird eine wichtige Lücke im Umfahrungsnetz der Stadt Zürich geschlossen, die beiden Seeufer miteinander verbunden – auch für den ÖV – und der Anschluss an die Westumfahrung über den Üetlibergtunnel für die Zukunft sichergestellt. Wir erwarten damit vom Regierungsrat, dass er im Teilprojekt Hochleistungsstrassen dem Seetunnel hohe Priorität zukommen lässt. Dies soll aber nicht heissen, dass die Verbindungen ins Glatttal als südostseitiger Lückenschluss in Vergessenheit geraten sollen. Mit dem Seetunnel ergibt sich für das rechtsufrige Zürichseegebiet ein optimaler Anschluss an das Nationalstrassennetz Richtung Süd- und Westschweiz. Wer heute vom rechten Zürichseegebiet den Weg nach Bern oder Basel sucht und dem Stadtverkehr ausweichen will, fährt – abgesehen von der doppelten Streckenlänge – über die Oberlandautobahn, belastet unnötiger-

weise das Brüttsellerkreuz und anschliessend den Gubristtunnel. Tausende von Arbeitskräften in unserem Wirtschaftsraum sind täglich auf ihr Fahrzeug angewiesen und können nicht auf den ÖV umsteigen, beispielsweise das Gewerbe. Diese Mitbürger werden Ihnen danken für ein Strassennetz mit einem Verkehrsfluss, der die Zahl der unproduktiven Arbeitsstunden in den täglichen Verkehrsstaus vermindert. Um die gleiche Stundenzahl wird übrigens auch die Umwelt von laufenden Motoren verschont – eine Qualitätssteigerung unseres Lebensraums. Wir haben in unserem Kanton für den ÖV sehr gute Infrastrukturen bereitgestellt, gestehen wir diese nun auch dem Individualverkehr zu. Damit werten wir den Wirtschaftsstandort und den Lebensraum Zürich auf. Was die Finanzierung anbelangt, muss dies staatsquotenneutral erfolgen.

Ich bitte Sie um Unterstützung der Motion.

*Gaston Guex (FDP, Zumikon):* Zuzuwarten, wenn Probleme schon seit Jahrzehnten anstehen und gute machbare Lösungen in Griffnähe sind, ist eine Politik, die nicht zu verantworten ist. Ich bin enttäuscht ab der defensiven Antwort des Regierungsrates. Wir können mit Planungsprozessen und mit Vorgehen aus der Vergangenheit die Probleme der Zukunft nicht lösen. Es ist eine eindimensionale Verkehrspolitik, Gabriele Petri, die wir in der Vergangenheit betrieben haben; eine Verkehrsverhinderungspolitik. Der Seetunnel würde eindeutig eine Lösung bringen, die nicht nur der Stadt Zürich mehr Standortvorteile und mehr Wohnqualität, sondern vor allem auch den Seegemeinden und den Gemeinden an der Forchstrasse Vorteile bringen würde. 34 Richtpläne, Barbara Marty Kälin, Umfahrungen, Gesamtkonzeptionen und der Bundesrat, der auf ein Gesamtverkehrskonzept wartet, wir verstricken uns in zu vielen Architekturen von Konzepten und kommen in der Lösung nicht mehr weiter voran. Der Seetunnel löst das Problem an einer neuralgischen Stelle, ist machbar und mit neuen Wegen auch privat finanzierbar. Er kann rasch und unbürokratisch gelöst werden.

Deshalb bitte ich Sie, die alten Pfade der Planungsprozesse und der gegenseitigen Verhinderung zu verlassen und die Motion im Sinne einer modernen Verkehrsplanung zu unterstützen

*Ueli Keller (SP, Zürich):* Ich habe nicht schlecht gestaunt, diesem Ladenhüter Seetunnel wieder einmal zu begegnen. Noch mehr gewundert

habe ich mich über das kürzlich von der FDP nachgereichte Fuder von diversen weiteren Tunnels. Sie geben sich wirklich Mühe, die Autopartei selig rechts aussen zu überholen, wie wenn Verkehrspolitik keine ernste Sache wäre.

Einen unmittelbaren Vorteil einer so genannt vollständigen Umfahrung von Zürich mit See- und Stettbachertunnel hätten zweifellos vor allem die Goldküstenbewohner auf ihrem Weg zur A3 und zur A1. Ein Vorteil, der unmittelbar zu Lasten der Erholungsgebiete Allmend, beider Seeufer sowie der heute noch lebendigen Quartiere Wollishofen, Seefeld und Schwamendingen gehen würde und damit die Lebensqualität in der Stadt erheblich beeinträchtigen würde.

Es ist wohl wahr, dass Autos in Tunnels nicht gross stören. Von mir aus können sie auch gleich für immer dort drin bleiben. Es ist aber nach wie vor so, dass irgendwo der ganze Abgasgestank hochkonzentriert in den Himmel geblasen werden muss. Es ist weiterhin so, dass irgendwo alle Fahrzeuge hochkonzentriert auch wieder aus dem Tunnel auftauchen. Wenn Sie sich nicht vorstellen können, wie das an einem Tunnelportal aussieht, kommen Sie zu uns in den Kreis 6 und schauen Sie sich die Lebensbedingungen an, die rund um die sechs Tunnelportale des Milchbuck-, des Hirschwiesen- und des Buchegg-tunnels herrschen.

Kommen Sie mir nicht mit flankierenden Massnahmen. Auch der pragmatischste Sozialdemokrat hat unterdessen begriffen, dass diese – sofern sie überhaupt jemals kommen – nicht das Papier wert sind, auf dem sie geschrieben worden sind.

Sie haben letztes Jahr verfolgen können, was es für einen Aufstand im Seefeld gab wegen eines ganz passablen Neubauprojekts von Theo Hotz, das ein bisschen gross geraten schien. Ich garantiere Ihnen, dass der Widerstand gegen die Stadtzerstörungsmassnahme Seetunnel entschieden kräftiger ausfallen wird.

Es wird auch kein Ausweg sein, dieses Vorhaben privat finanzieren zu wollen, weil nämlich weitere Ressourcen aus dem Besitz der Öffentlichkeit nicht zum Nulltarif zu haben sein werden, schon gar nicht als Werkplatz für eine private gewinnstrebige Unternehmung.

Wenn Sie sich einmal vergegenwärtigen, was denn eigentlich das Resultat von 50 Jahren nachfrageorientiertem Strassenbau ist, stellen Sie fest: Mehr Strassen bringen mehr Verkehr. Ausserdem erfolgte die Planung dieser Strassen in einer dermassen schlechten Gestaltungsqualität, dass sie in unseren Städten nicht als verbindendes, sondern

als trennendes Element funktionieren. Es sind eigentliche Unorte entstanden, die höchstens zur Abreise in den Süden, in eine dieser schönen italienischen Städte einladen, aber nicht zum hier Verweilen.

Dass Sie diese, unsere Argumente nicht begreifen können oder wollen, verstehe ich bestens. Sie haben ja eine Verpflichtung gegenüber Ihren Wählern und gegenüber Ihren Parteipräsidenten, die an der Goldküste wohnen und mit Autos oder Autoindustriezulieferungen einen Haufen Geld machen. Deshalb gebe ich Ihnen noch eine Anzahl Argumente gegen diese Motion, die Ihnen zugänglicher sein sollten, weil sie aus Ihrem eigenen Fundus stammen.

Sie wollen den Staat auf seine Kernkompetenzen begrenzen. Lassen Sie doch einfach diesen Tunnel weg. Stadtzerstörung wurde zwar vom Staat Zürich auch schon begangen. Dies gehört aber eindeutig nicht zu seinen Kernkompetenzen. Sie wollen immer zwischen dem Notwendigen und dem lediglich Wünschbaren unterscheiden. Hier haben Sie ein Projekt, das in keine dieser beiden Kategorien passt. Lassen Sie es einfach weg. Sie sind gegen staatliche Umverteilungsmechanismen. Ein gewaltigeres Umverteilungsprojekt als den motorisierten Individualverkehr, bei dem Automobilistinnen den Nutzen und die Anwohnerinnen das Nachsehen haben, gibt es kaum. Lassen Sie diesen Tunnel weg.

Unsere – oder eher Ihre – Regierung meint Führungsstärke beweisen zu müssen und hat deshalb in ihren Legislatorschwerpunkten die Eröffnung einer Diskussion um Leistungsbeschränkungen im Gesundheitswesen aufgenommen; in einem Lebensbereich also, in dem es zwar nicht immer, aber doch sehr häufig und sehr intensiv um Leben und Gesundheit geht. Sie erwähnt dabei noch etwas verschämt – zwar in Klammern – das Wort Rationierung. Um wieviel dringlicher und einfacher wäre es doch im Bereich der Verkehrspolitik, in dem es zwar nicht immer,... *(Die Redezeit ist abgelaufen.)*

*Pierre-André Duc (SVP, Zumikon):* Ich stimme grundsätzlich den Ausführungen von Ueli Kübler, Reto Cavegn und Gaston Guex zu. Das Wesentliche haben sie gesagt. Ich mache aber darauf aufmerksam, dass durch die Realisierung diverser Strassenbauten ausserhalb unseres Kantons die Verhältnisse an diversen Standorten in unserem Kanton schlechter werden könnten. Ich denke speziell an die Realisierung der Umfahrungsstrasse D8–A8, Schmerikon–Jona, im Kanton St. Gallen. Ende 2003 wird dieses Teilstück fertig gestellt werden.



Für den Verkehr aus dem Raum Winterthur–Schaffhausen Richtung Bündnerland und umgekehrt wird dadurch eine bequeme und schnelle Umfahrung der Stadt Zürich zur Verfügung stehen. Die Eröffnung der Umfahrungsstrasse im Kanton St. Gallen wird auch dazu führen, dass eine unerwünschte Alternative für den Verkehr aus der Stadt Zürich Richtung Graubünden und umgekehrt geschaffen wird. Der Verkehr auf der Forchautostrasse wird dadurch um einiges zunehmen. Bekanntlich ist diese Strasse von Zumikon bis zum Kreisel in Hinwil gut ausgebaut. Der Mehrverkehr auf diesem Teilstück könnte – abgesehen von zusätzlichem Lärm und den Abgasen – verkraftet werden.

Ganz anders sieht es ab Zumikon Richtung Stadt Zürich aus. Der Verkehr sucht seinen Weg durch Zollikerberg, Zollikon und Küsnacht in die Stadt beziehungsweise ins Glatttal durch Maur und Fällanden. Diese Strassen in Wohngebieten, auch in den Seefeld- und Hirslandenquartieren, können jetzt schon kaum mehr Verkehr verkraften. Die prekären Verhältnisse am Bellevue sind jedem bekannt. Es ist daher wichtig und notwendig, dass eine Entlastung beziehungsweise eine Kanalisierung des Verkehrs angestrebt wird. Die Bauvorhaben «Schliessen der Lücke bei der Oberlandautobahn» und der Seetunnel müssen daher realisiert werden. Gerade der Seetunnel wird es erlauben, einen schönen Teil des Durchgangsverkehrs aus der Stadt fern zu halten.

Ich bitte Sie, die Motion zu unterstützen.

*Peter Stirnemann (SP, Zürich):* Ich weiss nicht, ob dieser Vorstoss als Trojanisches Pferd, als Kuckucksei oder vielleicht als beides zu bezeichnen ist.

Zum Trojanischen Pferd: Dieses Danaergeschenk gilt natürlich der Stadt Zürich, dargebracht von listigen Agglomerationsbewohnern. Da wird wieder einmal versucht, eine Umfahrungsstrasse zu verkaufen, hübsch verpackt mit hinlänglich bekannten Versprechungen, die Stadt damit vom Durchgangsverkehr entlasten zu können, der sich von allen Seiten in die Stadt Zürich ergiesst, wie es poetisch im Prospekt des Aktionskomitees «Pro Seetunnel» heisst. Nun ernsthaft, die erwünschte, wirklich spürbare Entlastung der Stadt wird nur gelingen, wenn der Durchgangsverkehr möglichst unterbunden wird oder gar nicht entsteht und mit wirksamen Massnahmen auf eine Umfahrung umgelenkt wird, wenn eine solche denn da sein sollte. Davon steht weder in der Begründung der Motion noch im Prospekt etwas. See-

tunnel nice to have für das rechte Seeufer, um so – laut Prospekt – husch, husch nach Belieben zur A3 hinüberspeeden und nach wie vor im Auto in der Stadt Zürich herumkurven zu können. Mit dem Seetunnel wird der Durchgangsverkehr in der Stadt Zürich verflüssigt und attraktiv gemacht. Voilà, da haben wir das Trojanische Pferd.

Die Haltung der SP-Fraktion zum Seetunnel, wenn er denn erzwungen werden sollte, was wir nicht annehmen, ist klar und nicht neu. In der Beratung des kantonalen Richtplans im Januar 1995 haben wir gefordert, mit der Festsetzung eines geplanten Seetunnels und insbesondere mit dem nachträglich eingebrachten Zürichbergtunnel seien als unerlässliche flankierende Massnahmen die Durchgangsstrassen durch die Stadt Zürich als bei Ersatz zur Umklassierung vorgesehen festzusetzen. Dies ist nach wie vor die *conditio sine qua non*, die mit einer Realisierung des Seetunnels zu verknüpfen wäre.

Der Antrag der SP-Fraktion wurde damals abgelehnt. Es war kein Wille erkennbar, die Stadt wirklich vom Durchgangsverkehr entlasten zu wollen. Auch heute ist dies noch so.

Um es zu wiederholen: Strassenneubauten, Umfahrungen ohne drastische flankierende Massnahmen, die das Aufkommen von Neuverkehr wirksam verhindern und Verkehrsbelastungen im betreffenden Siedlungsgebiet markant reduzieren, kommen nicht in Frage. Das haben wir bei der Umfahrung Eglisau klar gemacht und bei der Umfahrung Dietikon auch. Für Zürich heisst dies Umklassierung und Rückbau der Durchgangsstrassen. Wir werden eine solche Motion, wenn sich die Situation so darstellen sollte, einreichen.

Zum Kuckucksei: Als Kuckucksei im bürgerlichen Nest muss die Motion erscheinen, weil just diese Parteien dem Staat mehr finanzielle Mittel vorenthalten wollen. Wie soll denn so ein Autobahntunnel bezahlt werden und genau jetzt, da die Steuerfussenkung durchgedrückt worden ist? Gemäss SVP darf, ja muss die Staatsquote gesenkt werden. Etwa mit Baukosten von gut 500 bis 800 Mio. Franken vielleicht auch einer Milliarde Franken für dieses Projekt? Es ist ziemlich kompliziert, unter dem See einen Tunnel mit zusätzlichen Folgekosten von etwa 5 Mio. Franken pro Jahr für Betriebskosten und Erneuerungsunterhalt zu bauen. So viel kostet der Gubristtunnel, der etwa vergleichbar ist mit dem Seetunnel. Der Fonds ist überschuldet. Die SVP will auch die Erhöhung der Motorfahrzeugsteuer nicht. Sie bekämpft dies. Der TCS (Touring Club Schweiz) steht auch nur halbherzig dahinter.

Der Trick mit der privaten Finanzierung, mit der das Ei aus dem Nest geschmissen werden soll: Tunnelgebühren werden nicht funktionieren. Wie soll denn dies greifen können? Glaubt wirklich jemand allen ernstes, dass ein gebührenpflichtiger Tunnel benutzt werden wird, wenn der Durchgangsverkehr weiterhin unbehindert, verflüssigt dem Tunnel ausweichen und gratis durch die Stadt donnern kann? Eine einzig wirksame Massnahme wäre die gleichzeitige Einführung des «road pricing» für die Stadt Zürich. Das wäre an die Hand zu nehmen. Reto Cavegn deutet dies zwar an, aber ein Wille, dies wirklich einzuführen, ist nicht zu erkennen.

Wir pflichten der Regierung bei: Ohne Gesamtkonzept, ohne seriöse Kostenwirksamkeitsanalyse sowie ohne gesamtverkehrspolitisch und volkswirtschaftlich rationalen Bedarfsnachweis gibt es keinen Seetunnelobjektkredit. Reto Cavegn spricht etwas blauäugig nur noch von Planungskredit. In der Motion steht aber vom Objektkredit, der hier vorgelegt werden soll. Wir sagen Nein zu diesem Danaergeschenk. Das Trojanische Pferd holen wir nicht in die Stadt Zürich.

*Martin Mossdorf (FDP, Bülach):* Die kurz gehaltene Antwort der Regierung auf diese Motion ist wohl eher eine Verlegenheitsantwort.

Mit dem integrierten Verkehrsmanagement wurde die Situationsanalyse des Gesamtverkehrsgeschehens in unserem Kanton letztes Jahr ausgezeichnet. Betrachten wir einmal isoliert nur die Probleme auf den Hauptstrassen, so stellen wir fest, dass Staus und Wartezeiten rings um Zürich insbesondere in den Knotenbereichen grösser und unerträglicher werden. Dies müssen die Gegner auch in ihre Überlegungen einbeziehen. Die Ursachen liegen bei einem sehr hohen und weiter ansteigenden Verkehrsaufkommen beim motorisierten Individualverkehr. Die Überlastungen behindern auch den strassengebundenen öffentlichen Verkehr. Dies wirkt sich im Übrigen auch negativ auf die Anschlusssicherungen bei den Umsteigeknoten aus. Problemschwerpunkte sind überall in diesem Kanton, bei Birmensdorf, Schlieren, Dietikon und Regensdorf. Grosse Stauprobleme mit zunehmenden Schwierigkeiten zeigen sich immer mehr im Raum Opfikon, Kloten, Wallisellen und Dübendorf. Die Stadt Zürich wird bei den Einfahrtsachsen von den Problemen nicht verschont.

Es zeigt sich auch immer mehr, dass nun dringend Massnahmen umgesetzt werden müssten. Dabei muss auch der öffentliche Verkehr gerade beim Schienenverkehr verbessert werden. Ich denke an den Aus-

bau des zweiten unterirdischen Durchgangsbahnhofs, der sich ebenfalls schleppend hinzieht. Beim Individualverkehr müssen die Parkleitsysteme verbessert respektive ergänzt werden. Um die Staus überhaupt erträglicher zu machen, wären die Lücken gemäss den IVM-Studien (integriertes Verkehrsmanagement) im Hauptstrassenbereich zu schliessen. Aufgrund der Situationsanalyse vom August 1999 geht hervor, dass im Bereich praktisch aller Anschlüsse der A1 Staus sowohl auf den Ausfahrts- als auch auf den Einfahrtsrampen auftreten. Die ungünstigen Verkehrsabläufe bei den Schnittstellen zwischen den Hauptverkehrs- und Hochleistungsstrassen sind eines der Hauptprobleme, die es im Rahmen des IVM zu entschärfen gilt. Die Problematik zeigt sich auch an den Autobahnenden in Zürich, wo das städtische Netz das Verkehrsaufkommen nicht mehr zu bewältigen vermag.

Es ist also heute angebracht, dass neue Wege aufgezeigt werden müssen. Eine Projektierung des Seetunnels macht deshalb Sinn. Damit könnte ein Beitrag zur Schliessung der Lücken bei der Umfahrung der Stadt Zürich geleistet werden, was letztlich einer städtebaulichen Aufwertung zugute käme. Ein Seetunnel würde der Stadt Zürich eine Entlastung bringen. Sowohl der Individualverkehr als auch der öffentliche Verkehr könnten davon profitieren. Ich bin der Auffassung, dass für die Ausarbeitung einer Kreditvorlage die entsprechenden Gelder hier sinnvoll eingesetzt werden können. Wenn ich mir auch bewusst bin – ich gebe mich in der dritten Amtsperiode in diesem Rat keiner Illusion mehr hin –, dass mit der Realisierung hier noch ein weiter Weg zu machen ist. Ich möchte wenigstens im hohen Alter dieses Werk noch erleben.

Beginnen wir also heute mit den Vorarbeiten, damit wenigstens die nächste Generation davon profitieren kann.

#### *Ordnungsantrag*

*Oskar Bachmann (SVP, Stäfa):* Für dieses sehr zukunftsgerichtete Projekt, das im hohen Alter von Martin Mossdorf noch zur Erledigung kommen soll, sind die Meinungen gemacht. Ich beantrage Ihnen,

*die Rednerliste zu schliessen.*

*Ratspräsident Richard Hirt:* Ich persönlich könnte mich mit diesem Antrag einverstanden erklären. Sie haben zu entscheiden.

*Abstimmung***Der Kantonsrat beschliesst mit deutlich sichtbarer Mehrheit, die Rednerliste zu schliessen.**

*Adrian Bergmann (SVP, Meilen):* In den fünfziger Jahren wurden die Weichen für unser Nationalstrassen- und Autobahnnetz gestellt. Nach rund 50 Jahren basteln wir immer noch an der Fertigstellung dieser nationalen Aufgabe herum. In den von Bund und Kanton nicht fertig gestellten Lücken rund um Zürich staut sich der Verkehr zum Leidwesen von Anwohnern und Strassenbenützern. Wenn man sich die Realisierungsdauer bei Strassenbauten vor Augen hält, darf dieser Rat beim Seetunnel keinen weiteren Tag verschlafen.

Ich bitte Sie im Sinne einer vorausblickenden Verkehrspolitik, dieser Motion zuzustimmen.

*Rudolf Aeschbacher (EVP, Zürich):* Martin Mossdorf hat sehr eindrücklich geschildert, wie in diesem Kanton überall Probleme mit dem Strassenverkehr bestehen. Er hat die verschiedenen Orte genannt. Sie wären noch zu ergänzen. Er hat gesagt, dass darunter der öffentliche Verkehr leidet. Er hat das Szenario sehr deutlich ausgemalt. Leider hat er eine falsche Prognose beziehungsweise einen falschen Schluss aus seinen richtigen Beobachtungen gezogen. Er denkt nach wie vor, künftigen Generationen zu dienen, wenn man für den Strassenverkehr, der überall im Kanton in den Staus steckt, neue Verkehrswege öffnet. Die Tatsache und die Erfahrung von uns allen in diesem Rat ist genau diejenige, dass mit jeder zusätzlichen Strasse, mit jeder zusätzlichen Erleichterung und mit jeder zusätzlichen Attraktivierung des Strassenverkehrs das Verkehrsaufkommen des motorisierten Verkehrs zugenommen hat. Dies insbesondere deshalb, weil die Flüssigkeit des Verkehrs und weil die Raschheit der Fahrt für kurze Zeit aber nur bei einem zusätzlichen Strassenangebot zugenommen hat. Sie wissen alle, dass die Lücken, die wir beim Autobahnnetz geschlossen haben, dazu geführt haben, dass man kurzfristig die Staus beispielsweise am Walensee vermieden und eliminiert hat. Sie haben auch dazu geführt, dass viele Fahrten neu auf diese Achsen verlegt worden sind und dass sehr viele Leute, die früher Probleme hatten, auf der Strasse zu verkehren, von der Bahn zurück auf das Auto umgestiegen sind. So hat man jeweils nur eine kurzfristige Verbes-

serung der Situation auf der Strasse erlebt. Das ist genau das Gegenteil dessen, was Sie wollen.

Ich erinnere mich immer an die etwas komische Massnahme, wenn jemand dick und dicker wird, dann schafft er sich Erleichterung – wie beim Strassenbau mit neuen Strassen – mit einigen Kleidern, die zwei oder drei Nummern grösser sind. So geht es im gleichen Stil weiter. So geht es auch auf der Strasse weiter. Man nimmt immer weiter zu. Man steht einfach ein paar Jahre später wieder an. Wo dies bei den Menschen hinführt, das wissen Sie. Wo dies beim Strassenbau hinführt, wissen wir auch.

Nicht zu vergessen ist, dass jede solche grosse zusätzliche Umfahrung, die Verkehr generiert, nicht nur den Verkehr aus einer Gemeinde absaugt, sondern dass dieser Verkehr in den Wohnquartieren, auch in den Quartieren der Stadt Zürich und in der Landschaft draussen neu entsteht. Wenn Sie sich vom rechten Seeufer her vorstellen, dass Sie mit einem solchen Tunnel einen besseren Anschluss an die Autobahn hätten, werden Sie vor allem in den Dörfern der unteren Seegemeinden stärkeren Verkehr haben. Diese werden sich bedanken. Nicht nur die Quartiere links und rechts des Sees in der Stadt Zürich, sondern auch die Seegemeinden werden sehr viel stärkeres Verkehrsaufkommen haben.

Zum Schluss eine Bemerkung zur Projektierung: Wenn Sie jetzt projektieren und denken, dass man etwa in 10 oder 15 Jahren darüber befinden kann, dannzumal an den Bau zu gehen, sind diese Kosten in den Sand beziehungsweise ins Wasser gesetzt. In 10 oder 15 Jahren sind solche Projekte total veraltet. Sie können wieder darüber hinausgehen. Ich finde es richtiger, wie die Regierung sagt, dass man sich zuerst grundsätzlich die Machbarkeit überlegen, dann die Schlüsse daraus ziehen und allenfalls danach rasch die eine oder andere Richtung einschlagen soll.

Die EVP-Fraktion hat sich intensiv mit dieser Frage auseinander gesetzt. Sie wird diesen Vorstoss selbstverständlich ablehnen.

*Martin Bäumle (Grüne, Dübendorf):* Jede «Strassenbau-Schnapsidee» hat ihre Lokalmatadore, die dafür kämpfen. Auch ich gehöre dazu, aber ich denke ein bisschen weiter. (*Heiterkeit.*)

Wehret den Anfängen. Wer heute den Seetunnel fordert und bauen will, wird das rechte Zürichseeufer mit Verkehr überschwemmen. Die gleichen Leute, die heute den Seetunnel fordern, werden sagen: Wir

brauchen unbedingt die Verbindung nach Dübendorf an die Autobahn. Natürlich und dann haben wir Dübendorfer das Geschenk. Für dieses Geschenk bedanke ich mich jetzt schon. Wir brauchen es nicht. Denn schon heute ist in der Region Dübendorf im Gebiet Hochbord der Individualverkehr überlastet. Dies kann man tagtäglich beobachten. Eine weitere Strasse, die dazukommt und uns zusätzlichen Verkehr beschert, dafür bedanken wir uns heute schon.

Ich greife kurz die Geometrie von Gabriele Petri auf. Vielleicht hätte ich einen Lösungsansatz. Man könnte an beiden Enden dieses Seetunnels einen Schredder montieren und immer zwei von drei Autos, die da hineinfahren, schreddern und das andere zurückfahren lassen. Dann hat man diese lineare Verknüpfung und Bündelung, die Gabriele Petri erwähnt hat. Selbstverständlich dürfen die Fahrgäste aussteigen, nicht, dass mir jemand Brutalität unterstellt.

Ich komme noch zum Freisinn mit der Staatsquotenneutralität. Wenn Sie dies ernst meinen, muss ich Ihnen sagen, dass Sie pro Franken, den Sie in die Strasse investieren, etwa vier Franken Folgekosten ernten, also Überwachungs- und Unterhaltskosten, aber vor allem externe Kosten wie Unfall- und Klimafolgekosten, die auf uns zukommen werden. Mit anderen Worten: Sie müssen heute gleichzeitig eine Änderung der Zweckbindung des Strassenfonds vollziehen und immer entsprechendes Geld bereit halten, um solche Folgekosten abdecken zu können. Sonst werden genau diese Folgekosten wieder von der Allgemeinheit, von den Steuerzahlern und von der viel gelobten Wirtschaft zu tragen sein, die den Nutzen nur kurzfristig haben. Derjenige, der sich ökologisch verhält, hat nur Nachteile. Den Nutzen für die S-Bahn sehe ich durchaus auch durch die Re-Umsteiger auf die Strasse. Weil es dann wieder bequemer wird, mit dem Auto von einem Seeufer zum anderen zu fahren, wird die S-Bahn leerer und damit auch wieder pünktlicher, ausser bei Regenwetter und Schnee, wenn die Autofahrer wieder Angst haben.

Zu Martin Mossdorf: Er will in seinem hohen Alter gerne erleben, dass der Seetunnel eröffnet wird. Ich möchte dies nicht. Ich gehöre noch fast zur nächsten Generation, die Sie erwähnt haben. Überlassen wir diesen wichtigen Entscheid einer Generation nach Ihnen und nach mir, ob sie dies wirklich will und überweisen wir heute die Motion nicht.

*Andreas Honegger (FDP, Zollikon):* Die Verkehrspolitik Marke «Petri, Aeschbacher, Bäumle und Kompanie» haben wir nun lange genug geübt. Mit Nichtstun lösen wir die Probleme nicht. Das rechte Zürichseeufer inklusive die Stadtkreise 7 und 8 in Zürich sind auf keine Art und Weise an das nationale und internationale Verkehrsnetz der Hochleistungsstrassen angeschlossen. Der Verkehr muss durch die Stadt sickern. Dies dauert. Oft geht gar nichts mehr. Leidtragende sind die Einwohner der Stadt, aber auch die betroffenen Automobilisten, deren Nerven strapaziert werden. Um von Riesbach zur A1 im Nordwesten der Stadt Zürich zu gelangen, braucht man mehr Zeit als nachher von Zürich bis zur Landesgrenze in Basel. Die Stadt Zürich hat mit der flächendeckenden Einführung von «Tempo 30» immer mehr Möglichkeiten verbaut, durch die Stadt zu kommen. Diese Kapazitäten wurden durch nichts ersetzt. Eine Verflüssigung der Hauptkanäle fand nicht statt. Hier schafft der Seetunnel endlich Abhilfe. Ueli Kübler und Pierre-André Duc haben völlig recht: Wer auf das Auto angewiesen ist, braucht anständige Verbindungen. Lässt man die Leute stundenlang im Stau stehen, ist das nicht nur für die Umwelt unsinnig, sondern es gehen Abertausende von Arbeitsstunden verloren. Vor allem sind diese Automobilistinnen und Automobilisten auch Menschen, denen man nicht beliebig Belastungen aufbürden kann. In Dreiviertelstunden im Stau durch die Stadt zu schleichen, weil es keine andere anständigen Möglichkeiten gibt, die Autobahn nach Genf oder Basel zu erreichen, ist eine Zumutung und eine Nervenprobe. Eigentlich, Gabriele Petri, ist es menschlich sehr problematisch, Leuten solches zuzumuten; Leuten notabene, die zu einem guten Teil nicht freiwillig das Auto benutzen. Wenn man solche regelmässigen Schikanen Tieren zumuten würde, reagierten die Grünen vermutlich mit Entrüstung; bei Menschen und bei Automobilisten, die Martin Bäumle am liebsten dem Schredder zuführen würde, selbstverständlich nicht.

Peter Stirnemann, der Seetunnel ist «not nice to have», sondern wirklich nötig, nicht nur für die rechtsufrigen Seegemeinden, sondern für die Stadt Zürich, die endlich um- statt durchfahren würde. Durch Nichtstun wird die Lebensqualität für alle nicht besser, sondern nur schlechter. Die Fastenkur, die Rudolf Aeschbacher uns immer wieder verschreiben will, hat nicht funktioniert, wie fast alle allzu einfachen Fastenkuren, die in billigen Heften angeboten werden.



Wir haben zu lange zugewartet. Jetzt gilt es zu handeln. Überweisen Sie die Motion für einen Seetunnel: Seetunnel now.

*Barbara Marty Kälin (SP, Gossau):* Ueli Kübler, Sie haben vorhin vermutet, der Kantonsrat habe etwas gedacht bei seiner Richtplanfestlegung 1995. Dem ist tatsächlich so. Der Kantonsrat hat nicht nur gedacht, sondern er hat seine Gedanken im behördenverbindlichen Richtplan auch festgelegt, von dem es übrigens auf kantonaler Stufe nur einen einzigen gibt, Gaston Guex. Ich habe Ihnen die damaligen Überlegungen wörtlich aus dem Richtplantext zitiert. Sie sind dort nachzulesen. Dem Kantonsrat war damals nämlich selber nicht so ganz wohl mit seinen aus dem Gesamtplan 1978 abgezeichneten roten Strichen, und er hat sich daher selber verordnet, die Festlegungen im Rahmen des zukünftigen Verkehrskonzepts zu überprüfen. Das Verkehrsmodell als Grundlage für eine Aktualisierung dieses Verkehrskonzepts liegt inzwischen vor. Einem Gesamtverkehrskonzept steht also nichts mehr im Weg. Packen wir es doch endlich an. Lehnen wir diesen queren Vorstoss, der nicht nur Geld, sondern auch Kräfte bindet, ab.

*Regierungsrätin Dorothee Fierz:* Diese Diskussion um den Seetunnel wurde mit sehr viel Engagement, aber auch mit Emotionen geführt. Ich bin ähnlich beladen mit Emotionen und auch mit Engagement. Ich kann Ihnen eines versichern: Weder die bürgerliche Regierung noch die bürgerlich geführte Baudirektion negieren das Verkehrsproblem und versuchen, Lösungen auf die lange Bank zu schieben, wie das in verschiedenen Voten gesagt worden ist, sondern wir alle sind ehr- und redlich bemüht, das Verkehrsproblem in der Region Zürich einer guten, adäquaten Lösung zuzuführen.

In der Lagebeurteilung sind Sie und wir uns absolut einig. Die Verkehrsverbindung zwischen dem östlichen und dem westlichen Teil des Kantons ist ungelöst. Es ist unhaltbar, dass sich der Transitverkehr tagtäglich quer durch die Stadt Zürich quält, und zwar praktisch während 24 Stunden. Die Situation ist aber auch für die Stadtbevölkerung unhaltbar, die unter gewaltigen Immissionen zu leiden hat. Der permanente Verkehrsstau ist aber auch unhaltbar für den Wirtschaftskanton Zürich. Deshalb sind wir davon überzeugt – und damit meine ich den Regierungsrat und die Baudirektion –, dass eine Investition in die Verkehrsinfrastruktur in Milliardenhöhe unausweichlich ist.

Die Differenz liegt nun aber nicht in der Lagebeurteilung, sondern im gewählten Vorgehen. Wir sind davon überzeugt, dass der Bau einer leistungsfähigen Transitachse, sei dies der See- oder der Stadttunnel, ein Jahrhundertbauwerk in Milliardenhöhe darstellt. Bevor wir einen Grundsatzentscheid fällen, ob der Stadt- oder der Seetunnel die richtige Lösung sei, müssen umfassende Entscheidungsgrundlagen erarbeitet werden. Wenn ich das flammende Votum von Gaston Guex höre, dass eine Lösung in greifbarer Nähe ist und dass wir heute diese Chance packen und die Motion überweisen müssen, muss ich Ihnen sagen, Gaston Guex, dass das eine völlige Fehlbeurteilung der effektiven Situation ist. Wir sind weit weg von einer greifbaren Lösung. Wir haben aber das Problem erkannt.

Sie fühlen sich heute mit dieser Motion als Postulat in der Lage, bereits einen Variantenentscheid «Pro Seetunnel» zu fällen und rund 10 Mio. Franken aus dem schwach dotierten Strassenfonds für eine Projektierung zu binden, ohne zu wissen, ob dies der richtige Lösungsansatz für den Kanton Zürich ist. Wir sind der festen Überzeugung, dass ein verkehrspolitischer Entscheid dieser Grössenordnung zuerst umfassende Entscheidungsgrundlagen verlangt. Was heisst das? Ich denke dabei ganz sicher an die Gesamtverkehrskonzeption und an die Strategie für Hochleistungs- und Hauptverkehrsstrassen.

Ein Strassenprojekt in Milliardenhöhe muss in einen grösseren Rahmen eingebettet sein und muss Bestandteil ganzheitlichen Denkens und eines Konzepts sein. Wer sich mit dem Projekt Seetunnel nur etwas auseinander gesetzt hat, weiss genau, welche Probleme eine solche Realisierung mit sich bringen würde. Beginnen wir mit dem heiklen Untergrund des unteren Seebeckens, wo wir nichts anderes als Seekreide haben. Wer bautechnisch auch nur über ein kleines Wissen verfügt, weiss, dass dies grosse Anforderungen bautechnischer Art stellt. Wir wissen auch, dass städtebaulich, finanziell und planerisch grosse Probleme gelöst werden müssen. Wir kommen nicht darum herum, eine seriöse Machbarkeitsstudie zu erstellen, bevor wir uns für den Stadt- oder den Seetunnel entscheiden. Heute können wir die Frage nicht beantworten, ob die Verhältnismässigkeit mit einem Seetunnel wirklich gewährleistet ist. Deshalb ist es der erste Schritt aller Politiker, die wirklich Verantwortung wahrnehmen, bei einem derart grossen Projekt zuerst die Machbarkeit seriös zu prüfen. Wer heute die Motion überweist, stellt eine Weiche, ohne zu wissen, ob die eingeschlagene Richtung stimmt. Diese Fragen können Sie sich erst wie-

der stellen, wenn das Projekt vorliegt, bereits 10 Mio. Franken investiert sind und allenfalls wertvolle Zeit verstrichen ist.

Ich versichere Ihnen, die Baudirektion prüft beide Varianten, den Stadt- und den Seetunnel in gleicher Intensität und in hoher Priorität. Wir sind nicht der Verschleppungstaktik verpflichtet, sondern der Problemlösung für den Wirtschaftsstandort Zürich und einen grossen Teil der Zürcher Bevölkerung. Wir verschanzen uns nicht hinter einer Gesamtverkehrskonzeption. Ich habe solche Voten zwischen den Bänken gehört. Das weise ich zurück. Wir sind bereit, bis Ende 2001 die Gesamtverkehrskonzeption zu präsentieren sowie die Machbarkeitsstudie für den Seetunnel. Das ist eine Zusage von uns.

Der Entscheid, ein Projekt Seetunnel zu erarbeiten, ist heute noch nicht reif. Der Regierungsrat fühlt sich dem Grundsatz verpflichtet, denken, planen und dann bauen. Wer heute die Motion überweist, entscheidet sich für den Grundsatz: planen, bauen und dann denken. Ob dies der gute Ansatz ist, müssen Sie beantworten.

Ich bitte Sie dringend, den Finanzen und der Lebensqualität im Kanton Zürich verpflichtet zu sein sowie der bürgerlich dominierten Regierung und der bürgerlich geführten Baudirektion Vertrauen zu schenken, dass wir machbare Lösungen prüfen und nicht Zeit verlieren. Wir wären bereit gewesen, den Vorstoss als Postulat entgegenzunehmen. Auf dieses Angebot sind die Motionäre leider nicht eingetreten. So bleibt mir nichts anderes übrig, als mich gegen diese Motion zu wehren. Die Mittel von 10 Mio. Franken sind zum falschen Zeitpunkt falsch eingesetzt. Ich bitte Sie, sich hier dem richtigen Grundsatz verpflichtet zu fühlen und die Motion nicht zu überweisen.

### *Abstimmung*

**Der Kantonsrat beschliesst mit 89 : 64 Stimmen, die Motion dem Regierungsrat zu Bericht und Antrag zu überweisen.**

Das Geschäft ist erledigt.

### ***Begrüssung des Grossratspräsidenten von Luzern und des Büros des Grossen Rates des Kantons Luzern***

*Ratspräsident Richard Hirt:* Ich begrüsse auf der Tribüne herzlichst den Grossratspräsidenten des Kantons Luzern, Ruedi Scheidegger,

und das Büro des Grossen Rates des Kantons Luzern. Das Büro des Grossen Rates des Kantons Luzern ist heute Gast unserer Geschäftsleitung. Der Kanton Luzern hat auf dem Gebiet der Verwaltungs- und Parlamentsreform Wegmarken gesetzt. So hat er unter anderem das Kantonsparlament von 170 auf 120 Mitglieder verkleinert. Sie wollen es aber, liebe Zürcher Kolleginnen und Kollegen, nicht etwa als Wink mit dem Zaumpfahl auffassen, wenn wir heute Nachmittag mit unseren Luzerner Freunden und Freundinnen Erfahrungen über ausgewählte Fragen der Parlamentsreform austauschen.

Ich heisse unsere Gäste von der Reuss im Namen des Kantonsrates an der Limmat herzlich willkommen. Ich freue mich, dass sie unseren Beratungen auf der Tribüne folgen. (*Applaus.*)

### ***Erklärung der SP-Fraktion***

*Luzia Lehmann (SP, Oberrglatt):* Der Regierungsrat gab letzte Woche bekannt, dass die Westpiste und die Blindlandepiste für Starts bis 22 Uhr geöffnet werden sollen. Diese Entscheidung, kurzerhand das Betriebsreglement zu ändern, ist inakzeptabel und zeigt die verhängnisvolle Entwicklung in der Flugverkehrspolitik auf. Die Massnahme bestätigt nur vier Monate nach Annahme des Flughafengesetzes, dass der runde Tisch ein zahnloser Papiertiger ist. Vor der Abstimmung wurde der runde Tisch von Regierungsrat Rudolf Jeker noch als Hort der Mitsprache der Flughafengemeinden gepriesen. Das Plenum des runden Tisches konnte aber nicht über diese Änderung des Betriebsreglements befinden und dessen Arbeitsausschuss für das neue Betriebsreglement war gegen diese Einzelmassnahme.

Die Situation ist symptomatisch für eine Flugverkehrspolitik, die vollendete Tatsachen schafft, um der Politik Druck aufzusetzen und dann Änderungen erzwingt. Zuerst kommen unrealistische Flugpläne, die lokale Begebenheiten wie Luftraumüberwachungsprobleme ignorieren. Es folgen Verspätungen, die dem Ruf der SAir und dem Flughafen Zürich schaden sollen und nach Ausnahmeregelungen schreien, auch wenn diese nicht rechtens sind. So wurde letztes Jahr vor dem offiziellen Versuch mit der verlängerten Pistenöffnung monatelang die Nachtflugregelung verletzt, um Verspätungen aufzufangen. Dies wäre jedoch nicht erlaubt gewesen, da Starts auf den Pisten 28 und 16 nach 21 Uhr gemäss § 11 Absatz 2 des Betriebsreglements nur aus Sicherheitsgründen erlaubt sind. Das Reglement kennt keine Ausnah-

mergelung. Dann folgte die Änderung des Betriebsreglements von August bis Oktober 1999, ohne den Gemeinden das Anhörungsrecht zu gewähren.

Offensichtlich ist der Rechtsstaat in Flughafenfragen zum störenden Detail verkommen. Dazu wurden uns als flankierende Massnahmen dieser Pistenöffnung peinliche Platitüden verkauft, so zum Beispiel: Die Pistenöffnung präjudiziere das künftige Betriebsreglement nicht.

Oder: Die Pistenöffnung müsse vom Bundesamt für Zivilluftfahrt genehmigt werden. Wir danken für die Lektion in Verfahrensfragen.

Und die Zukunft? Die Flugplanverdichtungen nehmen zu, trotz Behinderungen im Luftraum und der fünften Ausbautetappe. Man rechtfertigt sich zynisch mit Zulassungszwang. Die Flugbewegungen finden im Tagesablauf keinen Platz mehr, die Pisten werden noch länger geöffnet, die Schleusen sind offen. Das Ende? Gute Nacht Nachtflugverbot.

Deshalb fordern wir vom Regierungsrat erstens, dass er sich für realistische Flugpläne einsetzt, mit denen die Lärmschutz- und Lufthygienevorschriften eingehalten werden. Wir fordern vom Regierungsrat zweitens, dass bei Güterabwägungen die Bevölkerung zum wichtigen Entscheidungskriterium wird. Wir fordern vom Regierungsrat drittens, endlich das viel versprochene Gesamtkonzept der An- und Abflugverfahren vorzulegen.

### ***Erklärung der Grünen Fraktion***

*Barbara Hunziker Wanner (Grüne, Rümlang):* Die Fraktion der Grünen und der AL (alternative Liste) ist empört darüber, dass der Regierungsrat beschlossen hat, die West- und die Blindlandepiste für Starts bis 22 Uhr zu öffnen. Der Regierungsrat hat diesen Beschluss gefasst, obwohl der runde Tisch ein Gesamtkonzept für das neue Betriebsreglement verlangt und das Vorziehen von Einzelmassnahmen, insbesondere diese Pistenöffnung für Starts bis 22 Uhr, verhindern will.

Die Grünen verurteilen diese Vorgehensweise aufs Schärfste, denn es handelt sich dabei um eine reine Salamtaktik. Vor allem ist es eine weitere Ohrfeige für die fluglärm betroffenen Menschen. Der runde Tisch wurde bei der Privatisierungsvorlage als vertrauensbildende Massnahme verkauft. Offensichtlich wird der Wille dieses Gremiums absolut nicht beachtet; eine Alibiübung sondergleichen. Regierungsrat Rudolf Jeker vertritt nach wie vor nur die Interessen der Luftverkehrsbranche. Jene der fluglärm betroffenen Bevölkerung und Gemeinden werden mit Füßen getreten. In Flughafenfragen gilt für den Regierungsrat nach wie vor, Wachstum zu jedem Preis und die Gewinne privatisieren. Lärm, Luftverschmutzung und immense Folgekosten werden aber der Bevölkerung überlassen.

Wir Grünen verlangen vom Regierungsrat, dass er endlich auch die öffentlichen Interessen, insbesondere jene der Wohnbevölkerung, wahrnimmt.

### **10. Abklassierung der Hardturmstrasse in Zürich auf den Zeitpunkt zum geplanten Ausbau der Pfingstweidstrasse in Zürich**

Motion Anna Maria Riedi (SP, Zürich), Peter Stirnemann (SP, Zürich) und Bettina Volland (SP, Zürich) vom 20. September 1999

KR-Nr. 316/1999, RRB-Nr. 2258/15. Dezember 1999 (Stellungnahme)

Die Motion hat folgenden Wortlaut:

Der Regierungsrat wird beauftragt, zeitlich parallel zu einem allfälligen Ausbau der Pfingstweidstrasse in Zürich eine Teilrevision des kantonalen Richtplans in die Wege zu leiten und umzusetzen, die die Abklassierung der Hardturmstrasse zwischen Escher Wyss-Platz und Hardturmstadion in Zürich beinhaltet.

Begründung:

Das Vorhaben eines multifunktionalen Sportstadions im Gebiet des heutigen Hardturmstadions wird von der Stadt Zürich erfolgreich vorwärts getrieben. Nach dem heutigen Zeitplan soll das Stadion samt zugehöriger Mantelnutzungen und Parking bis 2004/2005 fertig gestellt sein.

Unabhängig von diesem Entwicklungsvorhaben haben das kantonale Tiefbauamt im Einvernehmen mit der Stadt Zürich das generelle Projekt «SN 1.4.1 III. Kl., Hardturmstadion-Letten» 1997 ausgearbeitet. Das Projekt sieht den Ausbau der Pfingstweidstrasse mit Eigentrassée für eine neue Tramlinie und Baumallee vor. Die Festsetzung der Baulinie durch den Regierungsrat ist nächstens zu erwarten.

Parallel zur Pfingstweidstrasse führt die Hardturmstrasse heute ebenfalls die Verkehrsströme von und zur Autobahn A1 (vormals N1). Entlang dieser Strasse im so genannten Zürich-West entstanden (respektive sind im Entstehen) verschiedene Neuüberbauungen mit Dienstleistungszentren sowie neue Wohnüberbauungen. Mit einem Nachfahrverbot wird heute hilfsweise den neuen Bedürfnissen Rechnung getragen. Diese Lösung ist unbefriedigend, vor allem auch im Hinblick auf die Verkehrsentwicklung im Zusammenhang mit dem geplanten multifunktionalen Sportstadion. Es scheint daher angezeigt, dass zeitlich parallel zum allfälligen Ausbau der Pfingstweidstrasse die Hardturmstrasse abklassiert wird, damit diese der Gestaltung und Nutzung als städtische Erschliessungsstrasse zugeführt werden kann.



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

Die als Durchgangsstrasse des Bundes klassierte Hardturmstrasse in Zürich ist Teil des beidseits der Limmat verlaufenden kantonalen und regionalen Strassennetzes (Strassen von überkommunaler Bedeutung) zwischen dem Hauptbahnhof und der Stadtgrenze. Die Hardturmstrasse, die bereits den durch die zahlreichen Neuüberbauungen verursachten Mehrverkehr aufzunehmen hat, dient auch als Ausweichroute für die Pfingstweidstrasse. Überdies muss der Verkehr bei Störfällen auf der Pfingstweidstrasse (Unfälle, Baustellen usw.) über die Hardturmstrasse umgeleitet werden.

An dieser wichtigen Verkehrsfunktion der Hardturmstrasse wird sich auch mit dem geplanten Ausbau der heute als Durchgangsstrasse klassierten Pfingstweidstrasse zu einer Nationalstrasse 3. Klasse mit Gemischtverkehr nichts ändern, weil der Ausbau in erster Linie dem öffentlichen Verkehr (eigenes Tramtrasse) dient, während die Verkehrskapazität der Pfingstweidstrasse im Übrigen nicht erhöht wird. Sodann wird die Verwirklichung des Überbauungskonzepts «Zürich West» trotz dem vorgesehenen Ausbau des öffentlichen Verkehrs zu einem zusätzlichen Verkehrsaufkommen führen, sodass ein Abbau der Strassenkapazität im Bereich «Zürich West» aus heutiger Sicht nicht angezeigt erscheint. Ein Entscheid über eine allfällige Abklassierung der Hardturmstrasse kann erst gefällt werden, wenn über die Nutzungsart und Nutzungsmischung des noch in Planung befindlichen Entwicklungskonzepts «Zürich West» entschieden ist. Im Rahmen einer Gesamtüberprüfung des Strassennetzes in Zürich West können sodann die Funktion und Klassierung der Hardturmstrasse untersucht werden.

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

*Anna Maria Riedi (SP, Zürich):* Unser Vorstoss zielt auf die Abklassierung der Hardturmstrasse. Die Hardturmstrasse liegt auch in der Stadt Zürich, in Zürich-West. Ich versichere Ihnen aber, es ist kein Milliardenprojekt und im Gegensatz zum Seetunnel wissen wir hier, dass wir Ihnen eine ausgereifte und richtige Lösung vorschlagen. Hier wird der Fierz'sche Dreischritt von «denken, planen und dann bauen» befolgt.

Die Abklassierung der Hardturmstrasse: Die Strasse hat in den letzten Jahren links und rechts gewaltige Veränderungen erfahren. Auf ehemaligem Brachland im Industriegebiet stehen heute Wohnsiedlungen und Dienstleistungszentren. Es werden noch einige dazukommen. Eine Anpassung der Verkehrsführung entlang der Hardturmstrasse scheint überfällig. Das ist ein Anliegen, das einhellig – von der Stadt und den betroffenen Anwohnerinnen – geteilt wird. Die Hardturmstrasse dient heute als Autobahnzubringer. Daneben hat die Strasse auch den durch die neue Nutzung des Landes entstandenen Mehrverkehr zu schlucken. Diese Doppelfunktion wäre aber nicht nötig. Erstens verläuft wenige Meter neben der Hardturmstrasse parallel die Pfingstweidstrasse. Die Pfingstweidstrasse wird demnächst zu einer Nationalstrasse 3. Klasse ausgebaut. Der Regierungsrat schreibt zwar in seiner Antwort, dass der Ausbau vor allem dem öffentlichen Verkehr zukommt, aber eben nicht nur. Wenn wir zum Beispiel in den Planungsunterlagen sehen, dass von der Pfingstweidstrasse neue und direktere Auffahrtsrampen auf die Hardbrücke erstellt werden sollen, dann dienen diese bestimmt nicht den Trams oder nur dem öffentlichen Verkehr. Zweitens – das ist eigentlich die wichtigere Sache – wird heute schon mit einem Nachtfahrverbot behelfsweise den neuen berechtigten Bedürfnissen entlang der Hardturmstrasse Rechnung getragen. Dieses Nachtfahrverbot zeigt deutlich, dass die Hardturmstrasse durchaus einer Abklassierung zugeführt werden kann und das nicht nur behelfsweise während der Nacht.

Die Regierung stellt sich in ihrer Antwort auf den Standpunkt, dass in Zürich-West erst alles definitiv fertig gebaut werden soll und der Kanton dann bei der Verkehrsführung durch dieses neue Quartier weiter planen kann. Wir meinen, dass diese Planung heute schon möglich sein sollte. Es mag sein, dass wir noch nicht auf den letzten Tag genau wissen, wann alle Bauten in Zürich tatsächlich fertig gestellt sind. Vor allem beim Stadion ist die Zeitfrage zugegebenermassen noch offen. Grundsätzlich ist aber klar, welche Art von Bauten in Zürich-West zu erwarten sind. Somit ist auch klar, dass Zürich-West zumindest einer baldigen Überprüfung des Strassennetzes und der Verkehrsführungen bedarf. Eine Überprüfung, die insbesondere die Funktion und die entsprechende Abklassierung der Hardturmstrasse beinhaltet, wie wir meinen.

Ich wohne selber in diesem Quartier. Deshalb muss ich doch sagen: Für alle, die die städtebauliche Entwicklung in Zürich-West seit vie-

len Jahren intensiv verfolgen, ist klar, dass wir heute eigentlich keine weiteren Überprüfungen mehr brauchen, sondern wirklich konkrete Konsequenzen. Eine Abklassierung würde es ermöglichen, dass diesem Gebiet mit Wohnbauten und Dienstleistungszentren nicht mehr übermässiger und vor allem rein verkehrstechnisch überflüssiger Verkehr zugemutet wird.

Der Regierungsrat beantragt, die Motion nicht zu überweisen. Regierungsrätin Dorothee Fierz hat mir versichert, dass sie unser Anliegen heute als Postulat entgegennehmen würde. Ich danke ihr dafür. Wir sind bereit, die Motion in ein Postulat umzuwandeln.

Ich bitte Sie daher, den Vorstoss in der abgeschwächten Form als Postulat zu unterstützen.

*Vilmar Krähenbühl (SVP, Zürich):* Eigentlich hätte ich erwartet, dass die Motion zurückgezogen wird, nachdem der Regierungsrat in seiner Antwort selbst in Aussicht gestellt hat, dass er das Anliegen von sich aus prüfen will.

Selbstverständlich besteht ein kleiner Unterschied bezüglich des richtigen Zeitpunkts. Wann ist schon der richtige Zeitpunkt für Strassenbauvorlagen? Dies hat auch die Diskussion heute Morgen bezüglich des Seetunnels gezeigt. Ich bedaure sehr, dass sich dieser Vorstoss nicht von selbst erledigt hat.

Ich versichere Ihnen, dass wir die Motion auch in der reduzierten Form als Postulat nicht unterstützen werden.

Es gibt dafür drei Gründe. Erstens: Wie der Regierungsrat richtig darlegt, ist die Hardturmstrasse die einzige alternative Route zur Pfingstweidstrasse auf der linken Seite der Limmat. Falls die Pfingstweidstrasse aus irgendwelchen Gründen gesperrt werden muss, so ist die Alternative die Hardturmstrasse, wenn man den ganzen Verkehr in einem solchen Fall nicht durch die Quartiere von Altstetten oder Höngg führen will. Man könnte auch den ganzen Verkehr über die Strasse Am Wasser schicken. Dann müssten Sie noch einen neuen Vorstoss für die Strasse Am Wasser machen.

Das ist Sankt-Florians-Politik, die einen zu schützen und die anderen dafür mehr zu belasten, die wir nicht unterstützen können. Ich bitte den Regierungsrat auch bei einer späteren Überprüfung der Hardturmstrasse, dieses Argument gebührend zu berücksichtigen.

Zweitens: Mit dem Ausbau der Pfingstweidstrasse wird nicht die Kapazität für den Individualverkehr erhöht. Im Gegenteil, wenn Sie die

Pläne anschauen, werden die Fahrbahnen für den öffentlichen Verkehr verwendet. Es wird sogar eine allfällige Baumallee in Erwägung gezogen und damit der Fahrraum für den privaten Individualverkehr verkleinert. Aus diesem Grund kann auf die Route Hardturmstrasse nicht verzichtet werden. Die Kapazität sicherzustellen, um aus der Stadt herauszukommen, sollte eigentlich klar befürwortet werden, statt die Autos noch lange in der Stadt herumkurven zu lassen.

Drittens: Die Hardturmstrasse ist schon heute durch verschiedene Massnahmen als Zubringer zur Autobahn völlig unattraktiv. Drei Massnahmen machen diesen Umstand aus. Es ist einerseits die Schaltung der Lichtsignalanlagen. Es ist nicht möglich, die Hardturmstrasse in einer Grünphase zu durchfahren. Immer wieder trifft man auf rot gestellte Lichtsignalanlagen. Zudem ist die Grünphase beim Eintritt in die Hardturmstrasse wesentlich kürzer und damit unattraktiver als für die beiden Fahrtrichtungen Richtung Pfingstweidstrasse. Im Weiteren besteht, wie die Motionäre richtig erwähnen, ein Nachtfahrverbot für die Hardturmstrasse. Nicht zuletzt wurde der direkte Zugang zur Autobahn vor zwei oder drei Jahren ab der Hardturmstrasse nicht mehr ermöglicht. Sie wurde gesperrt. Erst bei der Kläranlage Werdhölzli kann heute auf die Autobahn gewechselt werden, sodass wegen dieses Umwegs die Fahrt über die Hardturmstrasse zusätzlich unattraktiv ist. Diese drei Umstände führen dazu, dass nur noch wenige Automobilisten die Strecke benützen. Die Attraktivität dieser Route wird mit dem Umbau der Pfingstweidstrasse nochmals vermindert. Die Abfahrtsrampe – und nicht die Auffahrtsrampe – von der Hardbrücke Richtung Hardturmstrasse soll nämlich durch eine neue Abfahrt auf der Höhe der Pfingstweidstrasse als direkte Verbindung zur Pfingstweidstrasse ersetzt werden. Damit dürfte wohl die ganze Diskussion über die Abklassierung der Hardturmstrasse nur noch ein internes Problem der Anwohner sein.

Durch die ganze Planung Zürich-West ist vermehrt mit einer Zunahme des Verkehrs der Hardturmstrasse zu rechnen. Diese ist nicht nur auf ein allfällig neues Stadion zurückzuführen, sondern auch auf die übrigen neuen Überbauungen. Gerade diese produzieren einen Ziel-/Quellverkehr, der zu einer Mehrbelastung der Hardturmstrasse führt.

Nur als Randbemerkung: ...*(Die Redezeit ist abgelaufen.)*

*Gabriele Petri (Grüne, Zürich) spricht Mundart: Das Schicksal der Hardturmstrasse und die entsprechende Antwort des Regierungsrates*

wundern mich nicht. Einmal mehr gibt sich der Regierungsrat mit einer abwartenden Haltung, um nicht zu sagen mit einer militanten Passivität, zufrieden. Einmal mehr ist kein Wille vorhanden, den vorhandenen Gestaltungsspielraum zu nutzen und gezielt etwas zur Aufwertung von Zürich-West als Wohnquartier zu machen. Einmal mehr wird im Verkehrsbereich ein planloser Lauf der Dinge präferiert und geradezu fatalistisch in Kauf genommen; ein Verlauf, der alles überall im Verkehr zulässt. Das ökologisch Unerwünschte wie der Lärm, der Platzbedarf, der Gestank und so weiter wird überall verteilt, obwohl hier die Möglichkeit bestehen würde, mit der Pfingstweidstrasse, die ausgebaut wird, die Hardturmstrasse nach Ihrer Philosophie zu entlasten. Es wird alles überall verteilt. Dies ist nicht präzise. Ich kann Ihnen schöne Beispiele der Verkehrsberuhigung am Zürichberg nennen: an der Toblerstrasse, an der Freudenbergstrasse, an der Appenzellerstrasse, aber auch in Küsnacht und in Horgen an der Claridenstrasse, wo Vreny Spoerry wohnt. Da gibt es mehr Schwellen denn Häuser. Offenbar gibt es Gemeinden, die einen grossen Gestaltungsspielraum haben, was die Verkehrsberuhigung anbelangt. Das Unerwünschte des Verkehrs überlässt man den tiefen Stadtkreisen, vor allem auch dem Kreis 5. Alles wird so belassen, wie es ist, obwohl bei der Hardturmstrasse die Möglichkeit bestehen würde, nicht nur diese Strasse abzuklassieren, sondern sie sogar autofrei zu erklären, wie dies der Versuch mit dem Nachtfahrverbot zeigt.

Abklassieren, beruhigen und autofrei sind eine gute Möglichkeit für ein grosses Reduktionspotenzial der Immissionen, Regierungsrätin Dorothee Fierz. In diesem Zusammenhang müsste man dringend überdenken, wenn der Kanton erhebliche Vollzugsdefizite in den Bereichen Luft und Lärm hat – Sie kennen dies? –, ob nicht mehr Anreize für ökologisches Wohnverhalten geschaffen und mehr abklassierte, verkehrsberuhigte oder noch besser autofreie Zonen ausgeschieden werden sollten, die ausschliesslich für ein Wohnen ohne Auto vorgesehen sind, als Signal, Anreiz – diese Begriffe sind Ihnen auch bekannt aus der Wirtschaft –, Tatbeweis – diesen verlangen Sie manchmal –, Bonussystem – dieser Begriff ist ebenfalls nicht fremd – Verursacherprinzip aber noch viel besser als Verursachergerechtigkeit. Je länger je weniger ist einzusehen und schon gar nicht gerecht, weshalb ich mich ohne Auto im Verkehrsbereich ökologisch gesehen wohl verhalte, ohne dass ich in den entsprechenden Genuss eines autofreien Quartiers komme. Im Gegenteil, ich muss all Ihre Immissionen vor und in meinem Haus und womöglich in meiner Lunge erdulden. Diese

Ungerechtigkeit trifft nicht nur mich, sondern einen grossen Teil der 40 Prozent autofreien Haushalte in Zürich. Es braucht neben den wirtschaftlichen Elementen neue Angebote. Dies sagt auch Professor Heinrich Brändli, Spezialist für Verkehrsfragen der ETH Zürich, der Ihnen sicher bekannt ist. Ich zitiere aus dem Wirtschaftsmagazin der ZKB: «Umweltschutz muss sich im täglichen Handeln lohnen.» In diesem Sinn muss man neue Wege beschreiten, bei denen Vor- und Nachteile ebenso auseinander gehalten werden wie Wohlverhalten und weniger Wohlverhalten im ökologischen Bereich. Deshalb wäre auch die Hardturmstrasse ein willkommenes Beispiel für eine Abklassierung, eine Beruhigung und eventuell eine autofreie Zone, das Modellcharakter haben könnte. Dies sind Perspektiven, Andreas Honegger, und keine ideologischen Einbahnstrassen, wie Sie sie propagieren von Zollikon direkt zu Ihrer Redaktion an der Falkenstrasse. Für uns lohnt es sich umweltpolitisch immer, für die Hardturmstrasse aufzustehen.

*Lucius Dürri (CVP, Zürich):* Die CVP-Fraktion hat noch nie Berührungsängste gezeigt, wenn es darum gegangen ist, gewisse Strassen abzuklassieren. Ich denke insbesondere an die Westtangente oder an die Rosengartenstrasse, als klar wurde, dass der Üetlibergtunnel langsam aber sicher in Sicht kommt. Wir hätten es auch nicht mit der Hardturmstrasse, wenn nicht zwei wichtige Elemente dagegen sprechen würden. Einerseits sind es zeitliche Überlegungen, andererseits materielle.

Die Regierung hat glaubhaft dargestellt, dass die Hardturmstrasse tatsächlich infolge der grossen Besiedlung und Industrialisierung Mehrverkehr aufnehmen muss, dass aber auch bei Störfällen der Verkehr umgeleitet werden muss und dass letztlich die Hardturmstrasse als Ausweichroute dient. Das wurde nicht entkräftet. Es bleibt im Raum.

Ferner hat die Regierung glaubhaft gemacht, dass zusätzliches Verkehrsaufkommen mit dem Projekt Zürich-West kommen wird und dass insbesondere in zeitlicher Hinsicht nicht klar ist, wie sich die ganze Geschichte entwickeln wird. Die Regierung hat auch versichert, dass sie sich ernsthaft mit der Abklassierung befassen wird, wenn neue Erkenntnisse da sind. Das müssen wir der Regierung glauben. Regierungsrätin Dorothee Fierz wird mit einer allfälligen Abklassierung ernst machen, wenn neue Tatsachen vorliegen.

Deshalb nützt es wenig, wenn wir die Motion heute als Postulat überweisen. Die Unklarheiten bleiben bestehen. Es ist besser, dieses Postulat abzulehnen und der Regierung zu vertrauen, dass sie, sobald sich etwas geändert hat, wirklich handeln wird. Die CVP-Fraktion wird den Vorstoss nicht unterstützen.

*Peter Stirnemann (SP, Zürich):* Wir sind immer noch beim Thema Umfahrungsstrassen und Abklassierung von Durchgangsstrassen bezogen auf das Wohnquartier Hardturmstrasse in Zürich-West. Die Erklärung des Regierungsrates ist zu begrüßen, dass er die Klassierung der Hardturmstrasse im Rahmen einer Gesamtüberprüfung des Strassennetzes untersuchen will. Der Eindruck, dies könne irgendwann einmal geschehen, ist nicht richtig. Das Konzept des neuen Stadtteils Zürich-West ist vorhanden. Planungen und Realisierung der neuen Arealüberbauungen, also auf dem Sulzer-Escher-Wyss-Areal und entlang der Hardturmstrasse, sind voll im Gang. Das Verkehrskonzept ist klar. Die Funktion der einzelnen Verkehrsnetzelemente aufgrund der Nutzungen ist vorgezeichnet. Projektstudien für die Verkehrsträger sind vorhanden. Die massgebende Tagespresse hat in der Woche 8 dieses Jahrs darüber geschrieben. Sie haben dies lesen können. Sie sind eingehend informiert worden. Hierbei sind die Planungsinstanzen des Kantonalen Tiefbauamtes und der Kantonspolizei involviert. Man weiss also im Einzelnen, worum es geht.

Das generelle Projekt für die Pfingstweidstrasse als Teil der Nationalstrasse Hardturm-Letten 3. Klasse liegt vor und hat die Vernehmlassung bei den kantonalen und städtischen Ämtern durchlaufen. Die Funktion der Pfingstweidstrasse ist klar. Sie ist eine zum Teil sechspurige, richtungsgetrennte städtische Nationalstrasse als Durchgangsstrasse zur Entlastung und zur Erschliessung der angrenzenden Quartiere. Charakteristisch ist, die Pfingstweidstrasse wird über eine Rampe auf die Hardbrücke und dann zum Sihlquai geführt. Der Zweck ist, die bestehende Verkehrsführung von der Hardbrücke über die Hardturmstrasse und die Duttweilerstrasse aufzuheben und dadurch das Quartier der Hardturmstrasse und das Quartier Förrlibuck vom Durchgangsverkehr zu befreien. Mit der Realisierung des Üetlibergautobahntunnels – das wurde immer gesagt – wird der Durchgangsverkehr weggebracht. Dieser geht heute über die Pfingstweidstrasse. Sie ist heute die Verbindung zwischen A1 und A3. Es wird also Kapazität auf der Pfingstweidstrasse frei werden. Das Tram und



die parallel zur Pfingstweidstrasse geplante Stadtbahn – das haben Sie lesen können –, sind integrierter Bestandteil dieses generellen Projekts. Diese Stadtbahn wird den Mehrverkehr aufnehmen, der in dieses Quartier kommt, so wie im Glatttal auch. Das wissen Sie auch.

Die logische Konsequenz ist, die Hardturmstrasse kann als zusätzliche Durchgangsstrasse geschlossen und als Anliegerstrasse konzipiert werden. Pläne dafür gibt es. Die Hardturmstrasse selbst wird Wohnquartier. An ihr liegt die architekturhistorisch wertvolle Bernoulli-Siedlung. Das sind Reiheneinfamilienhäuser. Die hochmoderne, mustergültige Neubausiedlung von hohem Wohnwert auf dem ehemaligen Schöller-Industrieareal ist fertig. Sie liegt zwischen Limmat- und Hardturmstrasse. Auch der Wohnbaukomplex Kraftwerk II beim Hardturmstadion ist geplant. Die harten Fakten liegen auf dem Tisch. Die Umklassierung der Hardturmstrasse ist vorzubereiten. Es ist keine Zeit zu verlieren. Die nächste Revision des kantonalen Richtplans muss bereits in etwa fünf Jahren in Angriff genommen werden.

Zu den Argumenten von Vilmar Krähenbühl: Die Hardturmstrasse als Alternativroute wird nicht gebraucht. Die Pfingstweidstrasse ist eine Autobahn. Wenn da irgend etwas passieren sollte, kann man den Verkehr auf die andere Fahrbahnhälfte umleiten. Das macht man bei Autobahnen so.

Dass der Querschnitt für den öffentlichen Verkehr gebraucht wird, also sozusagen reduziert wird, ist auch falsch. Der öffentliche Verkehr kommt neben die Pfingstweidstrasse zu liegen.

Die Durchgangsstrasse muss deshalb entwidmet werden, damit die Stadt freie Hand hat, diese Strasse gestalten zu können. Die Hardturmstrasse muss man von den harten Bedingungen befreien, die sie heute als Durchgangsstrasse erfüllen muss. Dann kann man sie vernünftig als Anliegerstrasse gestalten.

Ich bitte Sie, das Postulat zu überweisen.

*Peider Filli (AL, Zürich):* Die Regierung antwortet auf das Postulat von Anna Maria Riedi unter anderem wie folgt: «Überdies muss der Verkehr bei Störfällen auf der Pfingstweidstrasse (Unfälle, Baustellen und so weiter) über die Hardturmstrasse umgeleitet werden.» Mit diesem Argument müsste jede Autobahn mit einer parallelen Ersatzautobahn ausgestattet werden. In Winterthur bei den Instandstellungsarbeiten der Autobahnen hätten die Automobilisten dies sicher gewünscht. Es ist dort auch nicht erfolgt.

Wie sich die Situation in Zürich-West entwickeln wird, ist absehbar. Die Baustellen sind schon dort. Es sind bereits Tausende Arbeitsplätze

dort angesiedelt. Die meisten Arbeitnehmerinnen und -nehmer kommen mit den öffentlichen Verkehrsmitteln und müssen an der Hardturmstrasse eine Autobahn überqueren. Will die Regierung zuwarten, bis es die ersten Toten gibt und erst dann etwas machen? Zuwarten heisst verschlafen.

Ich schliesse mit den Worten von Andreas Honegger: «Durch Nichtstun wird die Lebensqualität nicht besser, sondern schlechter. Hardturmstrasse now.»

*Willy Haderer (SVP, Unterengstringen):* Die Motion kann als nichts anderes denn als Zwängerei abklassiert werden. Meine Damen und Herren der linken Ratsseite, Sie scheinen offensichtlich überhaupt nicht wahrzunehmen, welche Kapazitäten und Eigenpotenz an Verkehr an dieser Hardturmstrasse in den letzten Jahren erstellt wurden. Sie nehmen nicht zur Kenntnis, dass es nebst der Haupteinfallsachse Pfingstweidstrasse als Autobahn – da stimme ich Peter Stirnemann zu – Feinverästelungen zwischen den potenten Quartieren der Stadt West und den angrenzenden Gemeinden braucht. Wenn Sie dies verneinen, streben Sie einem Ziel zu, das überhaupt nicht zu erreichen ist. Von der Badener-, über die Baslerstrasse, über die Strasse Am Wasser und über die beiden Achsen in Höngg haben wir solche Verästelungen, die nötig sind. Diese können Sie nicht, wie dies Gabriele Petri genannt hat, autofrei machen. Dort hat es derart grosse Kapazitäten an vorhandenem Verkehr, der aus diesen Quartieren kommt, dass es unvernünftig wäre, wenn man diesen umleiten würde.

So, wie heute die Hardturmstrasse geführt wird, ist sie ein vernünftiger Weg und dient auch diesen Querverästelungen. Es ist überhaupt nicht auszumachen, dass hier Handlungsbedarf besteht, sondern nur noch die Autobahnverbindungen müssen komplett miteinander verbunden werden. Dann ist dieses Problem gelöst.

Ich bitte Sie, dieses Problem endlich ad acta zu legen und die Regierung ihre Arbeit machen zu lassen.

*Rudolf Aeschbacher (EVP, Zürich):* Die Verbindung aus dem Stadtzentrum beziehungsweise aus den Kreisen 6, 5 und 4 Richtung A1 war früher über die Hardturmstrasse gesucht und auch gefunden worden. Dann haben wir die Pfingstweidstrasse mit ihren Anschlüssen zur Autobahn aufgebaut. Es hat sich eine wesentlich bessere Verbin-

derung aus diesen Stadtteilen Richtung Autobahn ergeben. Diese Möglichkeit versuchte die Stadt Zürich schon vor zehn oder zwölf Jahren zu nutzen, indem sie genau jene Massnahmen, die heute aufgezählt worden sind, durchführte, nämlich eine andere Lichtsignalsteuerung, keine grünen Wellen mehr, sondern eine verzögerte Durchfahrt durch die Hardturmstrasse, Bevorzugung durch die Lichtsignalregelung der Pfingstweidstrasse und Ähnliches. Dies führte dazu, dass der Anschluss tatsächlich auch benutzt wird. Die Bewohnerinnen und Bewohner der Hardturmstrasse – dort wohnen zum Glück noch Leute – haben sich darum bemüht, dass die Stadt irgendwelche beruhigenden Massnahmen auf der Hardturmstrasse weiter durchführt. Diese Massnahmen sind in einem ganz beschränkten Umfang wie bereits dargestellt, realisiert worden. Es wäre keine grosse Sache, wenn noch die eine oder andere zusätzliche Massnahme dazugefügt werden könnte, ohne dass der notwendige Strassenverkehr in der Hardturmstrasse ganz abgeblockt wird. Es gibt zwei Zugangsstrassen, eine durch ein praktisch ausschliessliches Industriequartier und die Hardturmstrasse durch ein Wohnquartier.

Die Motion beziehungsweise das Postulat verlangt nichts anderes, als was die Verkehrspolitik und auch die Politik des Regierungsrates schon immer beinhaltet hat, nämlich auf den Zeitpunkt des Ausbaus der Attraktivitätssteigerung einer anderen Achse diejenige Achse in der Attraktivität und Kapazität zurückzunehmen, die entlastet werden soll und die nicht die Hauptachse ist. Ich sehe keinen Grund für die Aufregung, die gegenüber diesem Postulat herrscht.

Ich bitte Sie sehr, wenn die vernünftige bürgerliche Regierungsrätin, die der Baudirektion vorsteht, bereit ist, den Vorstoss als Postulat entgegenzunehmen, dass Sie mindestens einmal von der freisinnigen Seite her dieser Regierungsrätin folgen. Sie haben Dorothee Fierz zu Ihrer Kandidatin gemacht. Regierungsrätin Dorothee Fierz macht ihre Sache ausgezeichnet. Folgen Sie ihr und unterstützen Sie Ihre Regierungsrätin, mindestens Sie von der FDP. Von der SVP erwarte ich dies nicht.

*Regierungsrätin Dorothee Fierz:* Die Baudirektion ist sich der Verantwortung bewusst, was Verkehrsfragen im Bereich Zürich-West anbelangt. Es ist richtig, dass wir diese Verkehrssituation als Ganzheit überprüfen, doch erst zu jenem Zeitpunkt, in welchem wir auch die Parameter kennen. Deshalb war die Baudirektion und mit ihr die Re-

gierung nicht bereit, die Motion entgegenzunehmen. Die Motion hätte die Baudirektion zu vorzeitigem Handeln gezwungen. Wir haben aber gegenüber der Motionärin klar signalisiert, dass ein Postulat eigentlich unseren Denk- und Handlungsansätzen entspricht.

Gabriele Petri, wir sind keineswegs einer militanten Passivität verpflichtet, sondern einer vorausschauenden sorgfältigen Aktivität, deshalb unser Denken und Handeln auch ohne das Postulat. Es bringt uns in keinerlei Bedrängnis. Mit oder ohne Postulat wissen wir, was wir im Quartier Zürich-West zu tun haben und wann der Zeitpunkt da ist, um die Prüfung der Abklassierung an die Hand zu nehmen. Heute ist es zu früh. Der Zeithorizont mit der Motion wäre zu eng.

Ich bitte Sie, in diesem Sinne zu entscheiden.

### *Abstimmung*

**Der Kantonsrat beschliesst mit 76 : 58 Stimmen, die Motion auch als Postulat nicht zu überweisen.**

Das Geschäft ist erledigt.

### **11. Reduktion der vom Kanton verordneten Kontrollen**

Motion Hansjörg Schmid (SVP, Dinhard), Ulrich Isler (FDP, Seuzach) und Werner Honegger (SVP, Bubikon) vom 11. Oktober 1999  
KR-Nr. 342/1999, RRB-Nr. 236/9. Februar 2000 (Stellungnahme)

Die Motion hat folgenden Wortlaut:

Der Regierungsrat wird beauftragt, sämtliche Gesetze, Verordnungen usw. so zu ändern, dass alle Kontrollen, die im Auftrag oder durch den Kanton durchgeführt werden, um mindestens die Hälfte reduziert werden.

Begründung:

Vor 20 bis 30 Jahren wurden verschiedene Kontrollen eingeführt: Heizungskontrolle, Tankkontrolle, Abgaskontrolle, Motorfahrzeugkontrolle, Aufzugskontrolle usw. Die Kontrollintervalle wurden bis vor kurzem immer kleiner. In den vergangenen Jahren hat jedoch ein massiver technischer Fortschritt stattgefunden. Das erlaubt nun, die Kontrollintervalle zu verlängern, in einem ersten Schritt um mindes-

tens 50 %. Mit dieser Massnahme kann dem technischen Fortschritt Rechnung getragen werden. Im Weiteren werden dadurch erhebliche Kosten zu Gunsten des Kantons und der Bürgerinnen und Bürger eingespart.

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

Die Motionäre verlangen, dass alle Kontrollen, die im Auftrag des Kantons oder durch den Kanton selbst durchgeführt werden, um die Hälfte reduziert werden sollen. In der Begründung werden Kontrollen aufgezählt, die fast ausschliesslich durch das Bundesrecht vorgeschrieben und durch den Kanton zu vollziehen sind. Insbesondere wird verlangt, dass die Kontrollintervalle um mindestens 50% verlängert werden. Soweit die Motion die bundesrechtlich verbindlichen Kontrollen um die Hälfte reduzieren und die Intervalle verlängern will, ist der Vorstoss unzulässig, da mit einer Motion ausschliesslich die Änderung von kantonalem Recht verlangt werden kann.

Die Motion kann sich somit aus rechtlichen Gründen nur auf jene Kontrollen bzw. Kontrollintervalle beziehen, die durch das kantonale Recht abschliessend vorgeschrieben sind. Zudem sollen offenbar nur die technischen Kontrollen vermindert bzw. Kontrollintervalle verkürzt werden. Eine Umfrage bei den Direktionen, die vor allem für technische Kontrollen zuständig sind, hat ergeben, dass in diesen Sach- und Rechtsgebieten nur vereinzelt Kontrollen durch kantonale Gesetze und Verordnungen vorgeschrieben sind.

So sind Kontrollen, wie die von den Motionären erwähnten Abgas- und Motorfahrzeugkontrollen, durch das Bundesrecht geregelt. Dies gilt weitgehend auch für die Lebensmittel-, Heilmittel-, Tierseuchenbekämpfungs- und Tierschutz-Kontrollen. Überdies handelt es sich bei Letzteren wohl nicht um technische Kontrollen im Sinne der Motionäre, sondern um Betriebs- oder Produktkontrollen.

Kontrollen im arbeitsrechtlichen Bereich sind durch das eidgenössische Arbeitsgesetz (SR 822.11) bzw. Ausführungsverordnungen dazu vorgeschrieben. Im Rahmen der Vollzugs- und Aufsichtstätigkeit auf Grund des Konsumkreditgesetzes erfolgen Kontrollen im Wesentlichen nur auf Grund von Anzeigen oder bekannt gewordenen Unregelmässigkeiten.

Gemäss Verordnung des Bundesrates über die Luftseilbahnen mit Personenbeförderung ohne Bundeskonzession und über die Skilifte

(SR 743.21) ist die Kontrolle der Anlagen den Kantonen übertragen, die sich hiezu zu einem Konkordat zusammengeschlossen haben. Im Auftrag des Konkordats nimmt eine Kontrollstelle die periodischen technischen Kontrollen vor. Angesichts der auf dem Spiele stehenden Personensicherheit lässt sich eine Reduktion solcher Kontrollen nicht verantworten.

Auf Grund von § 32 der Besonderen Bauverordnung I (LS 700.21) ist bei der Erstellung von Beförderungsanlagen in den technischen Gesuchsunterlagen sowie nach der Erstellung der Anlage eine Konformitätserklärung bzw. eine Bestätigung beizubringen, dass die Anlage entsprechend den geltenden Vorschriften erstellt worden ist. Die Konformitätserklärung wird vom Aufzugshersteller abgegeben, der baurechtliche Teil wird von der Gemeinde geprüft und bestätigt. Da zwecks Minimierung der Bürokratie keine Richtlinien über die Häufigkeit der periodischen Kontrollen der Aufzugsanlagen erlassen worden sind, werden gemäss Praxis der Gemeinden die Aufzugsanlagen mindestens alle fünf Jahre kontrolliert. Eine eigenmächtige Änderung der Periodizität durch den Kanton könnte die allgemein anerkannten Regeln der Technik (vgl. SIA- und EU-Normen) und teilweise auch das eidgenössische Recht unterlaufen (Eidgenössische Verordnung über die Sicherheit von Aufzügen vom 23. Juni 1999, SR 889.1). Zurzeit prüft die Schweizerische Baudirektoren-Konferenz, wie die Kontrollen der Aufzugsanlagen gesamtschweizerisch koordiniert werden können.

Eine Prüfung über die letzten Jahre hat ergeben, dass im Kanton Zürich rund 50-mal weniger Unfälle bei Aufzugsanlagen verzeichnet wurden als in den übrigen Kantonen der Schweiz. Dieser Erfolg ist nicht zuletzt auf die periodischen Kontrollen zurückzuführen, die gesetzlich verankert sind und zur Zufriedenheit der Betroffenen durchgeführt werden. Die finanzielle Belastung der Eigentümer (rund Fr. 400 alle fünf Jahre) ist zumutbar und ein Kontrollintervall von fünf Jahren angemessen. An der geltenden Ordnung soll deshalb festgehalten werden.

Deponien und Abfallverbrennungsanlagen werden gemäss Bundesrecht zweimal jährlich von der kantonalen Fachstelle kontrolliert. Auch für die Kontrolle von Feuerungsanlagen schreibt der Bund die Intervalle verbindlich fest. Für die Kontrolle von Abwasser- und Düngeraufbereitungsanlagen, Lagereinrichtungen für Hofdünger, Lageranlagen und Umschlagplätze gelten bundesrechtliche Kontroll-

vorschriften, die vom Kanton zu vollziehen sind. Die Häufigkeit der Kontrollen richtet sich nach den Erfordernissen der Sicherheit und den Qualitätsansprüchen, die an die Anlagen zu stellen sind.



Generell finden Kontrollen technischer Art auch im Zusammenhang mit der Gewährung von Staatsbeiträgen an Bauten und Anlagen statt (z. B. Wohnbauförderung, Gewässerschutz, Denkmalschutz, Wasserbauten, Strassenbauten). In der Regel wird anhand einer Bauabnahme geprüft, ob die gewährten staatlichen Finanzmittel rechtskonform eingesetzt worden sind. Solche Kontrollen, wie auch die allgemeine Baukontrolle durch die Behörden im Rahmen des Baubewilligungsverfahrens, sind unverzichtbar.

Zusammenfassend ist festzuhalten, dass die meisten technischen Kontrollvorschriften, die von der Motion insbesondere angesprochen werden, durch das Bundesrecht geregelt sind. Die Notwendigkeit der erwähnten kantonalen Kontrollvorschriften ist ausgewiesen. Wo die Kontrollen durch das kantonale Recht vorgeschrieben sind, wie z. B. bei den Aufzugsanlagen, den Luftseilbahnen und Skiliften, finden sie in angemessenen Zeitintervallen und unter Berücksichtigung der Sicherheitsansprüche statt. Diese Kontrollen liegen in erster Linie im Interesse der Benutzerinnen und Benutzer und verursachen keine übermässigen Kosten. Die von der Motion undifferenziert verlangte generelle Reduktion aller Kontrollen um mindestens die Hälfte wäre verantwortungslos und stösst über weite Strecken ins Leere.

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

*Ulrich Isler (FDP, Seuzach):* Leider wurde dieser Vorstoss, welcher Verselbstständigungsfragen aufwirft, von der Regierung nicht ganz verstanden. Zugegeben, es handelt sich um Fragen der Privatisierung und um den Versuch, etwas weniger Staat zu erreichen. Ich führe trotzdem zwei Beispiele an: Der Kanton erteilt Fachpersonen die Befugnis zur Durchführung von privaten Kontrollen in folgenden Bereichen: Schutz vor Lärm, Wärmedämmung, Feuer, Feuerungsanlagen sowie Klima-, Belüftungs-, Beleuchtungs- und Beförderungsanlagen. Obwohl sich diese Fachleute jährlich wieder legitimieren müssen und dafür dem Kanton auch Geld bezahlen, findet es die Verwaltung nötig, diese Fachpersonen durch verwaltungseigene Fachpersonen zu kontrollieren, obwohl ähnliche Objekte sowie ähnliche Fragen, die im Zusammenhang mit diesen Bauvorhaben auftauchen, schon x-mal gebaut wurden. Was bleibt in unserem Staat noch für die hochgelobte Eigenverantwortung?

Ein letztes Beispiel betrifft die Beförderungsanlagen, die zwar in der regierungsrätlichen Antwort kurz erwähnt worden sind. Jeder Eigentümer eines Lifts, also einer Beförderungsanlage, muss laut SIA 370 für seine Beförderungsanlage einen privaten Wartungsvertrag abschliessen, der jährlich vier bis zwölf Wartungen vorsieht. Trotzdem kontrolliert der Kanton Zürich – hören Sie gut zu – als einziger Kanton in der Schweiz diese Kontrollen. Alt Regierungsrat Hans Hofmann hat im Sinne von Deregulierung im März 1998 die Abschaffung dieser Kontrolle von der Kontrolle eingeleitet und entsprechende Umfragen bei den Gemeinden durchgeführt. Das Argument, dass die Eigenverantwortung des Eigentümers, des Herstellers, des Installateurs und des Servicemannes eine behördliche Kontrolle erübrigt, gilt heute noch.

Es sind noch andere Bereiche zu erwähnen, die dereguliert werden müssen. Ich denke im Tiefbau zum Beispiel an die Kontrolle von neu erstellten Kanalisationsleitungen, im Schutzraumbau an die Kontrolle durch die kantonalen Kontrollorgane, welche die kommunalen Kontrollorgane kontrollieren und diese wiederum kontrollieren den ausführenden Bauingenieur für die Schutzraumanlagen. Es sei hier die Frage erlaubt, welche Verantwortung die erwähnte kantonale Kontrollstelle bei Unfällen letztlich wahrnimmt. Wahrscheinlich keine.

Weil unser Vorstoss allzu summarisch ist und eine seriöse Bearbeitung offenbar hohe Kosten verursachen soll, ziehen wir den Vorstoss zu Gunsten eines präzisen, zielgerichteten Vorstosses zurück.

Die Motion ist zurückgezogen.

Das Geschäft ist erledigt.

## **12. Verbesserung der Sicherheit von Radfahrern in Verkehrskreisel**

Postulat Erwin Kupper (SD, Elgg) und Hanspeter Amstutz (EVP, Fehraltorf) vom 22. November 1999

KR-Nr. 394/1999, RRB-Nr. 237/9. Februar 2000 (Stellungnahme)

Das Postulat hat folgenden Wortlaut:

Der Regierungsrat wird eingeladen, Massnahmen zu treffen, um die Verkehrssicherheit von Radfahrern in Verkehrskreiseln zu verbessern. Dies soll, wenn immer möglich, durch Erstellen von separaten Radwegkreiseln um bestehende und neue Verkehrskreisel herum erfolgen.

Begründung:

In letzter Zeit werden Strassenkreuzungen immer mehr durch Verkehrskreisel ersetzt. Dies hat für den Fluss des motorisierten Verkehrs unbestreitbare Vorteile, nicht aber für die Radfahrer. Diese werden infolge Fehlens von eindeutigen entsprechenden Verkehrsvorschriften beim Durchqueren von stark befahrenen Verkehrskreiseln verunsichert und erheblich gefährdet.

Im Ausland (zum Beispiel Deutschland) werden daher oft um Verkehrskreisel herum Rad- und Fusswege erstellt. Dies verbessert den Verkehrsfluss und die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer.

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

In der Norm SN 640252 der Vereinigung Schweizerischer Strassenfachleute (VSS) ist die Führung des Fahrradverkehrs in Kreiseln geregelt. Im Kanton Zürich bestehen zusätzlich die von der Kantonspolizei und vom Tiefbauamt herausgegebenen «Richtlinien über Radverkehrsanlagen». Ziel dieser Richtlinien ist es, die Radverkehrsanlagen einheitlich zu projektieren, zu bauen und zu signalisieren sowie benutzerfreundlich und sicher zu betreiben. Bei der Revision der Richtlinien im Oktober 1995 wurde u. a. auch die Führung des Radverkehrs in Kreiseln auf Grund neuer Erkenntnisse angepasst. Vorschriften über das Befahren von Kreiselanlagen finden sich sodann auch in der Verkehrsregelnverordnung (VRV, SR 741.11). Danach können Radfahrer auf Kreisverkehrsplätzen ohne Fahrstreifenunterteilung vom Gebot des Rechtsfahrens abweichen (Art. 41b Abs. 3 VRV).

Bei grösseren Kreisverkehrsanlagen – vor allem im Ausserortsbereich, wo genügend Raum zur Verfügung steht – werden im Sinne des Postulats kreisumfahrende getrennte Radwege erstellt. Demgegenüber werden die Radfahrenden bei Kleinkreiseln – vor allem im Innerortsbereich – in der Regel gemeinsam mit den Motorfahrzeugen auf der Kreiselfahrbahn geführt. Durch eine entsprechende bauliche Gestaltung der Kreiselanlage werden die Motorfahrzeuglenker gezwungen, langsam zu fahren. Dadurch kann ein Überholen bzw. eine

Gefährdung der Radfahrenden durch Motorfahrzeuge weitgehend ausgeschlossen werden. Dieses System hat gegenüber getrennt geführten Radstreifen oder Radwegen den Vorteil, dass die Radfahrenden im Knotenbereich kurze und zielgerichtete Wege angeboten erhalten. Auch sind die Radfahrenden bei dieser Verkehrsführung dem Motorfahrzeugverkehr betreffend Vortritt gleichgestellt, während sie bei kreisumfahrenden getrennten Radwegen nicht vortrittsberechtigt sind. Bis heute haben keine Interessenverbände, wie z. B. die Interessengemeinschaft Velo, die Verkehrsführung für die Radfahrenden in Kreiseln als gefährlich bezeichnet oder Forderungen nach einer Änderung des grundsätzlich bewährten Systems im Kanton Zürich gefordert.

Was das Unfallgeschehen bei Kreisverkehrsanlagen angeht, so kann nach dem Umbau von Kreuzungen in Kreiseln eine positive Bilanz gezogen werden. Über einen Zeitraum von rund zwei Jahren gab es bei allen Verkehrsteilnehmenden nach dem Bau von Kreiseln 29 Prozent weniger Unfälle und 55 Prozent weniger Verletzte. Aus der Pilotstudie «Sicherheit von Kreiselanlagen» der Schweizerischen Beratungsstelle für Unfallverhütung lassen sich ähnliche Ergebnisse herleiten.

Ein Handlungsbedarf ist somit nicht gegeben. Der Regierungsrat beantragt daher dem Kantonsrat, das Postulat nicht zu überweisen.

*Erwin Kupper (SD, Elgg):* Die positive Stellungnahme des Regierungsrates zu unserem Postulat nehmen wir zur Kenntnis.

Wenn Innerortskreisel, bei denen aus Platzgründen keine Radumfahrung möglich ist, so ausgestaltet werden, dass nicht überholt werden kann, so ist dies zu begrüssen. Da aber ein Radfahrer normalerweise mit einer Geschwindigkeit von zirka 10 km/h fährt, werden einige Autofahrer nicht gerade erfreut sein, wenn sie so langsam durch den Kreiseln fahren müssen. Andererseits sagt der Regierungsrat zu, dass bei Verkehrskreiseln, bei denen es die Platzverhältnisse erlauben, zum Beispiel ausserorts, kreiselumfahrende Radwege im Sinne des Postulats erstellt werden. Wir nehmen dies dankend zur Kenntnis und ziehen deshalb das Postulat zurück.

Das Postulat ist zurückgezogen.

Das Geschäft ist erledigt.



## Verschiedenes

### *Rücktritt eines Ratsmitglieds*

*Ratssekretär Thomas Dähler:* Rücktrittsschreiben von Rudolf Aeschbacher aus dem Kantonsrat: «Am 24. Oktober 1999 haben mich die Zürcher Stimmberechtigten in den Nationalrat gewählt. Das war für mich der Anlass, den Rücktritt aus dem Kantonsrat ins Auge zu fassen. Diesen habe ich allerdings bis heute um einige Monate hinausgeschoben. Der Grund lag zum einen in noch ungeklärten Fragen bezüglich meiner Nachfolge im Rat, zum anderen fühlte ich mich als Präsident der Justizkommission verpflichtet, die Kommission mit ihrem stark erweiterten Aufgabengebiet und den doch zahlreichen neuen Mitgliedern so lange zu führen, bis sie zu einem gut funktionierenden Team zusammengewachsen ist und sich eine effiziente, offene und sachbezogene Arbeitsweise fest etabliert hat. Das ist heute der Fall.

Wenn ich mit dem Ende der heutigen Sitzung aus dem Kantonsrat ausscheide und mich mein Weg wohl nur noch selten in dieses Rathaus führen wird, so verspüre ich neben der Freude an der neuen Aufgabe in Bern doch ein ganz wenig Wehmut, denn in diesem Saal habe ich nicht nur fünf interessante Jahre als Kantonsrat erlebt, sondern auch während 16 Jahren die Stadtratsbank anlässlich der Sitzungen des Zürcher Gemeinderates gedrückt. Aus diesen 21 Jahren Zürcher Rathaus nehme ich sehr viele angenehme Erinnerungen mit. Die unangenehmen habe ich längst vergessen.

Als langjähriger Exekutivler war ich nicht darauf aus, Regierung und Verwaltung mit möglichst vielen Vorstössen in Trab zu halten. Die Arbeit hier im Rat und vor allem in den Kommissionen war mir wichtiger. Dabei zielte mein politisches Engagement zentral darauf hin, die Gerechtigkeitslücke, die im sozialen, im ökologischen und im wirtschaftlichen Bereich nach wie vor besteht, etwas zu schliessen.

Ich danke allen Kolleginnen und Kollegen, die mich dabei unterstützt haben. Den anderen gilt mein Dank dafür, dass trotz gelegentlicher Sachdifferenzen auf der persönlichen Ebene kaum je etwas in Brüche ging. Besonders danken möchte ich schliesslich für die äusserst angenehme Zusammenarbeit in der Justizkommission und für die tatkräftige, liebenswürdige und umsichtige Unterstützung der Justizkommissionsarbeit durch die Kommissionssekretärin, Ursula Lindauer.

Ihnen, Herr Präsident und liebe Kolleginnen und Kollegen, wünsche ich bei Ihrer weiteren Arbeit zum Wohle des Kantons Zürich und seiner Bevölkerung viel Freude und Befriedigung sowie eine ganze Menge guter Entscheide, die nicht nur den Starken, Mächtigen und Lauten dienen, sondern auch den Schwachen und Stillen gerecht werden.»

*Ratspräsident Richard Hirt:* Rudolf Aeschbacher nahm nach den Gesamterneuerungswahlen von 1995 im Kantonsrat Einsitz. Seither wirkte er in 42 Kommissionen mit, von denen er fünf leitete. Zuletzt stand er der ab Beginn der laufenden Amtsdauer geschaffenen Justizkommission vor. Als langjähriger, ehemaliger Stadtzürcher Tiefbauvorstand nahm sich Rudolf Aeschbacher auch im Kantonsrat vor allem den Anliegen des öffentlichen Verkehrs, den Bedürfnissen der schwächeren Verkehrsteilnehmer sowie baurechtlichen Fragen an. Seine besondere Aufmerksamkeit galt ebenso dem Umweltschutz und den Justizbelangen.

Ich danke Rudolf Aeschbacher ganz herzlich für seine dem Staat Zürich geleisteten wertvollen Dienste. Für sein weiteres Wirken auf nationaler Ebene wünsche ich ihm gutes Gelingen und auch persönliches Wohlergehen. (*Applaus.*)

### *Neu eingereichte parlamentarische Vorstösse*

- **Änderung des Steuergesetzes vom 8. Juni 1997**  
Parlamentarische Initiative *Germain Mittaz (CVP, Dietikon)*
- **Einführung einer Schülerpauschale beim Besuch von Privatschulen**  
Postulat *Stefan Dollenmeier (EDU, Rüti)*
- **Bildung der Flughafen AG**  
Interpellation *Barbara Hunziker Wanner (Grüne, Rümlang)*, *Martin Bäumle (Grüne, Dübendorf)* und *Susanne Rihs-Lanz (Grüne, Glattfelden)*
- **Wettbewerb für die Neugestaltung der Mensa in der Kantonschule im Lee, Winterthur**  
Anfrage *Bruno Kuhn (SVP, Lindau)*
- **Bahnverbindungen Zürich–Wien über St. Gallen–Winterthur–Flughafen**

3738

Anfrage *Regula Ziegler-Leuzinger (SP, Winterthur)* und *Willy Germann (CVP, Winterthur)*



- **Schöneichtunnel**  
Anfrage *Vilmar Krähenbühl (SVP, Zürich)* und *Paul Zweifel (SVP, Zürich)*
- **Pilot-Akkreditierung der Medizinischen Fakultät der Universität Zürich**  
Anfrage *Stephan Schwitter (CVP, Horgen)* und *Yvonne Eugster (CVP, Männedorf)*

### ***Rückzüge***

- **Reduktion der vom Kanton verordneten Kontrollen**  
Motion *Hansjörg Schmid (SVP, Dinhard)*, *Ulrich Isler (FDP, Seuzach)* und *Werner Honegger (SVP, Bubikon)*, KR-Nr. 342/1999
- **Verbesserung der Sicherheit von Radfahrern in Verkehrskreisel**  
Postulat *Erwin Kupper (SD, Elgg)* und *Hanspeter Amstutz (EVP, Fehraltorf)*, KR-Nr. 394/1999

Schluss der Sitzung: 12.00 Uhr

Zürich, den 20. März 2000

Die Protokollführerin:  
Barbara Schellenberg

Vom Ausschuss Ratsprotokolle der Geschäftsleitung genehmigt am 17. April 2000.