


160. Sitzung, Montag, 26. August 2002, 8.15 Uhr

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

– Antwort auf eine Anfrage

- *Biometrisches Gesichtserkennungssystem*

KR-Nr. 212/2002..... Seite 13176

– Zuweisung von neuen Vorlagen Seite 13182

2. Beschluss des Kantonsrates über das fakultative Referendum (Fernwärmeerschliessung Oberhausriet Opfikon, Kreditbewilligung; Zustandekommen; Vorlage 3937)

Antrag der Geschäftsleitung vom 15. August 2002

KR-Nr. 230/2002 Seite 13184

3. Beschluss des Kantonsrates über das fakultative Referendum (Einführungsgesetz zum Schweizerischen Zivilgesetzbuch [EG zum ZGB] [Änderung]; unbenützter Ablauf; KR-Nr. 93/2000)

Antrag der Geschäftsleitung vom 15. August 2002

KR-Nr. 231/2002 Seite 13185

4. Beschluss des Kantonsrates über die Fristerstreckung für Berichterstattung und Antragstellung zum Postulat KR-Nr. 98/2000 betreffend Fahrzeugkontrollen im Strassenverkehrsamt (*schriftliches Verfahren*)

Antrag des Regierungsrates vom 15. Mai 2002 und gleich lautender Antrag der Geschäftsprüfungskom-

13174

mission vom 11. Juli 2002

KR-Nr. 98a/2000 *Seite 13185*

- 5. Fehlende Grundlagen zu den Betriebskonzeptvarianten des Flughafens**
 Dringliches Postulat Richard Hirt (CVP, Fällanden), Urs Hany (CVP, Niederhasli) und Heinz Jauch (EVP, Dübendorf) vom 24. Juni 2002
 KR-Nr. 199/2002, RRB-Nr. 1214/24. Juli 2002 (Stellungnahme)..... *Seite 13186*
- 6. Probleme im Zusammenhang mit Schwarzwild**
 Dringliches Postulat Jürg Leuthold (SVP, Aeugst a.A.), Hansjörg Schmid (SVP, Dinhard) und Fredi Binder (SVP, Knonau) vom 1. Juli 2002
 KR-Nr. 206/2002, RRB-Nr. 1215/24. Juli 2002 (Stellungnahme)..... *Seite 13215*
- 7. Abfallgesetz (Änderung)**
 Antrag der Redaktionskommission vom 11. Juli 2002
 KR-Nr. 398b/1999 *Seite 13228*
- 8. Energiegesetz (Änderung; Förderung der Effizienz der Energieanwendung)**
 Antrag der Redaktionskommission vom 6. Juni 2002
 3848b..... *Seite 13229*
- 9. Bewilligung eines Rahmenkredits 2002–2010 für Subventionen gestützt auf § 16 des Energiegesetzes (Ausgabenbremse)**
 Antrag des Regierungsrates vom 11. April 2001 und gleich lautender Antrag der KEVU vom 4. September 2001 3854..... *Seite 13232*
- 10. Bereitstellung von 24 Mio. Franken aus Fondsmitteln des öffentlichen Verkehrs auf Strassen ausserhalb der Städte Zürich und Winterthur für den Zeitraum 1998 bis 2003 und Beschleunigungsprogramm für den öffentlichen Verkehr auf Strassen ausserhalb der Städte Zürich und Winterthur für den Zeitraum 1998 bis 2003**
 Bericht und Antrag des Regierungsrates vom 9. Mai

2001 zu den Postulaten KR-Nrn. 179/1997 und 166/1998 und gleich lautender Antrag der KEVU vom 27. November 2001 **3860** Seite 13243

11. Planungs- und Baugesetz (Änderung; Anpassung an die Gesetzgebung des Bundes) (Reduzierte Debatte)

Antrag der Redaktionskommission vom 12. Juni 2002 **3891b** Seite 13251

Verschiedenes

– Fraktions- oder persönliche Erklärungen

- *Persönliche Erklärung von Luzius Rüegg zum Zürcher Kantonaltag an der EXPO.02 in Biel..... Seite 13183*
- *Persönliche Erklärung von Richard Hirt zu den Voten von Lukas Briner und Balz Hösly Seite 13206*
- *Erklärung der Grünen Fraktion zum Flughafen.. Seite 13209*
- *Persönliche Erklärung von Alfred Heer zum Minderheitsstandpunkt in der Abstimmungszeitung Seite 13214*
- *Persönliche Erklärung von Dorothee Jaun zur persönlichen Erklärung von Alfred Heer..... Seite 13215*

– Rücktrittserklärungen

- *Rücktritt von Peter Stirnemann, Zürich, aus der Kommission für Planung und Bau Seite 13252*

Geschäftsordnung

Ratspräsident Thomas Dähler: Ich beantrage Ihnen, das Geschäft Nummer 3 von der Traktandenliste abzusetzen. Es geht um den Referendumsablauf zur Änderung des Einführungsgesetzes ZGB betreffend die Formularpflicht. Da ein Referendum eingereicht wurde, wird die Feststellung des unbenützten Ablaufs der Referendumsfrist abgesetzt, bis der Regierungsrat die Unterschriften gezählt hat. Sie sind damit einverstanden.

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

1. Mitteilungen

Antworten auf Anfragen

Biometrisches Gesichtserkennungssystem

KR-Nr. 212/2002

Bernhard Egg (SP, Elgg), Ruth Gurny Cassee (SP, Maur) und Thomas Müller (EVP, Stäfa) haben am 8. Juli 2002 folgende dringliche Anfrage eingereicht:

Die Datenschutzbeauftragten des Bundes und des Kantons Zürich haben sich am 1. Juli 2002 nach entsprechenden Pressemeldungen sehr kritisch zum Einsatz eines biometrischen Gesichtserkennungssystems am Flughafen Kloten geäußert. Nachdem die Kantonspolizei vorerst in Aussicht stellte, auf das System möglicherweise zu verzichten, will sie nun – wie sie mitteilt – trotzdem im folgenden August einen ersten Versuchsbetrieb starten. Wir bitten den Regierungsrat, dazu folgende Fragen dringlich zu beantworten:

1. Auf welcher gesetzlichen Grundlage erfolgt dieser Versuch?
2. Worin besteht der genaue Zweck, und worin sieht der Regierungsrat einen Nutzen dieses Versuchs?
3. In einer ersten Phase kommt die bestellte Anlage für automatische Gesichtserkennung laut Kantonspolizei «nur» bei vorgelagerten Grenzkontrollen zur Anwendung. Es sollen nur «einzelne» Passagiere von «Problemflügen» kontrolliert werden. Immerhin sollen auf diese Weise täglich 200 Personen respektive deren Gesichter erfasst und die Daten für 30 Tage gespeichert werden. Ob vorgelagert oder nicht: Wie soll sichergestellt werden, dass nicht einfach alle ankommenden Passagiere der betreffenden Flüge erfasst werden? Anders gefragt: Was unterscheidet die «einzelnen» Problempassagiere von den üblichen? Womöglich die Hautfarbe?

4. Wer überwacht Aufbewahrung und Vernichtung der erfassten Daten?
5. Ist dem Regierungsrat der Begriff der «vorgelagerten» Grenzkontrolle bekannt? Wo findet er allenfalls seine Grundlage? Wird diese Art der Grenzkontrolle schon bisher praktiziert?
6. Wodurch zeichnet sich ein Problemflug aus?
7. Wie hoch sind die Kosten für diese erste Phase, und werden sie vom Bund vollständig getragen beziehungsweise zurückerstattet? Handelt es sich um einen Kauf der Anlage? Falls ja: Erscheint es dem Regierungsrat als sinnvoll, dass die Kantonspolizei für einen Versuchsbetrieb eines solch umstrittenen Systems gleich zu einem Kauf der Anlage schreitet?
8. Auf welcher gesetzlichen Grundlage soll die zweite Phase (Erkennung aller Passagiere) erfolgen?
9. Hält es der Regierungsrat für richtig und sinnvoll, weitere Abklärungen und Vorbereitungen für Phase 2 zu treffen, obwohl diese rechtsstaatlich kaum zu verantworten ist?
10. Wie nimmt der Datenschutzbeauftragte zum nun von der Kantonspolizei präzisierten Projekt Stellung?

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

Nach geltendem Recht ist der Bundesrat zuständig für die Regelung der Personenkontrolle an der Grenze (Art. 25 Abs. 1 lit. a des Bundesgesetzes vom 26. März 1931 über Aufenthalt und Niederlassung der Ausländer; ANAG; SR 142.20); der Vollzug obliegt grundsätzlich den Grenzkantonen. Die Personen- und Passkontrolle auf sämtlichen Strassenübergängen und in Zügen des Lokalverkehrs werden von den Zollorganen des Bundes vorgenommen. Für die Überwachung der Landesgrenze ausserhalb der für den grossen Grenzverkehr geöffneten Grenzposten ist das Grenzwachtkorps zuständig. Die Polizeiorgane der Kantone führen die Pass- und Personenkontrolle in internationalen Zügen, internationalen Bahnhöfen sowie den Flughäfen durch.

Gemäss Art. 12 Abs.1 ANAG kann ein ausländischer Staatsangehöriger, welcher keine entsprechende Bewilligung besitzt, jederzeit zur Ausreise aus der Schweiz verhalten werden. Art. 17 Abs. 1 der Vollziehungsverordnung vom 1. März 1949 zum ANAG (ANAV; SR

142.201) präzisiert, dass die ausländische Person in diesen Fällen jederzeit und ohne besonderes Verfahren zur Ausreise aus der Schweiz verhalten oder nötigenfalls ausgeschafft werden kann. Die Polizeibehörden und Grenzkontrollorgane weisen dabei gemäss derselben Bestimmung Ausländerinnen und Ausländer, die keine Aussicht auf Erteilung einer Bewilligung haben, wenn immer möglich bereits an der Grenze zurück. Personen, welche die in der Verordnung vom 14. Januar 1998 über Einreise und Anmeldung von Ausländerinnen und Ausländer (VEA; SR 142.211) aufgestellten Voraussetzungen für die Einreise in die Schweiz bzw. die Durchreise durch die Schweiz (Visum) nicht erfüllen, sind ebenfalls nach Möglichkeit bereits an der Grenze zurückzuweisen.

Die Grenzkontrolle am Flughafen wird durch die Kantonspolizei wahrgenommen. Im Rahmen dieser Aufgabe führt sie seit Jahren auch so genannte vorgelagerte Grenzkontrollen durch. Es handelt sich dabei um Personenkontrollen, die direkt beim Ausstieg der Passagiere aus dem Flugzeug durchgeführt werden. Kontrollen dieser Art werden bei Flügen angeordnet, die aus Abgangsdestinationen kommen, die auf Grund der Erfahrungen der Kantonspolizei häufig von illegalen Migrantinnen und Migranten als Ausgangsort verwendet werden. Dabei werden diejenigen Personen, die auf Grund verschiedener – sich ebenfalls aus der Erfahrung der Kantonspolizei gebildeter – Kriterien (Nationalität gemäss vorgewiesenem Reisedokument, Verhalten, Flugroute gemäss Ticket) dem Profil einer möglichen illegalen Migrantin oder eines möglichen illegalen Migranten entsprechen, angehalten und einer genaueren Dokumentenkontrolle unterzogen. Die Reisedokumente werden einer urkundlichen Prüfung unterzogen und gemeinsam mit den Flugtickets kopiert. Wenn Personen ohne Reispapiere und Flugtickets versuchen, aus dem Transit die Grenzkontrolle zu passieren, bei den Grenzkontrollorganen ein Asylgesuch stellen oder sonst polizeilich aufgegriffen werden und in diesem Zusammenhang Aussagen über ihre Identität und ihre Herkunft verweigern, versucht die Kantonspolizei, diese Personen unter Beizug dieser Kopien zu identifizieren bzw. ihre Herkunft zu klären. Gelingt dies, können die ausländer- und asylrechtlichen Verfahren am Flughafen rascher durchgeführt und auch der Vollzug einer Rück- oder Wegweisung sichergestellt werden. Kann nämlich erstellt werden, mit welchem Flug und welchem Luftverkehrsunternehmen die betroffene Person nach dem Flughafen Zürich gelangt ist, so ist dieses gemäss den Bestim-

mungen des Abkommens vom 7. Dezember 1944 über die internationale Zivilluftfahrt (ICAO-Abkommen; SR 0.748.0) verpflichtet, die zurück- oder weggewiesene Person auf ihre Kosten an die Abgangsdestination zu verbringen. Von solchen vorgelagerten Grenzkontrollen sind heute im Durchschnitt täglich rund 200 Personen betroffen, die aus den hauptsächlichen Herkunftsländern illegaler Migration – Afrika, Asien und arabische Staaten – auf den Flughafen gelangen.

Ende 1999 setzten die Vorsteherin des Eidgenössischen Justiz- und Polizeidepartements und die Vorsteherin der Direktion für Soziales und Sicherheit des Kantons Zürich eine Projektgruppe ein, welche Vorschläge zur Optimierung bzw. zur Neugestaltung der Verfahren und Abläufe im Ausländer- und Asylbereich am Flughafen Zürich zu erarbeiten hatte. Einer dieser Vorschläge hatte den Einsatz von technischen Mitteln zur Identifikation bzw. Zuweisung von papierlosen und unkooperativen Flugpassagieren zum transportierenden Luftverkehrsunternehmen zum Gegenstand.

Diese Fragestellung hat – da es sich um eine Massnahme zur Bekämpfung der illegalen Migration handelt – auch Eingang in den vom Bundesrat zuhanden der eidgenössischen Räte verabschiedeten Entwurf für ein neues Bundesgesetz über die Ausländerinnen und Ausländer (AuG; BBl 2002, S. 3709 ff) Eingang gefunden. Art. 98 AuG sieht vor, dass die Ankunft von Flugpassagieren mit technischen Erkennungsverfahren überwacht werden kann. Die so erhobenen Daten sind von den Grenzkontrollorganen für die Feststellung des benutzten Luftverkehrsunternehmens und des Abflugortes bei Personen ausländischer Nationalität, welche die Einreisevoraussetzungen nicht erfüllen, zu verwenden.

Im Rahmen der Umsetzung der Vorschläge des Planungsprojektes Verfahren Airport sowie im Hinblick auf das Inkrafttreten des neuen AuG hat die Kantonspolizei auf dem Markt ein elektronisches Gesichtserkennungssystem evaluiert. Die beschaffte Anlage besteht aus einem Computer, einer Videokamera und der dazugehörigen Software. Die Projektkosten belaufen sich auf insgesamt rund Fr. 50'000 und werden zu einem Teil vom Bund übernommen.

Diese Anlage soll im Rahmen eines zeitlich begrenzten Pilotversuchs (September 2002 bis März 2003) zunächst ausschliesslich bei vorgelagerten Grenzkontrollen eingesetzt werden. Zweck dieses Versuches ist es, die technische Eignung und die Einsetzbarkeit des Systems zu prüfen. Der Einsatz im Rahmen des Pilotversuches geht so vor sich,

dass von den einer näheren Personen- und Dokumentenkontrolle unterzogenen Personen eine Aufnahme des Gesichts gemacht wird. Dieses Bild wird automatisch digitalisiert, verschlüsselt und gespeichert. Die Bilder werden vom System für längstens 30 Tage gespeichert und nach Ablauf dieser Frist automatisch gelöscht; Eingriffe, die eine Speicherung über diese Zeitspanne ermöglichen, lässt das System nicht zu. Die im System gespeicherten Bilder können für sich allein weder betrachtet noch reproduziert werden. Das System wird nur dann aktiv, wenn ihm eine neue Gesichtsaufnahme mit dem Auftrag, es mit den bereits gespeicherten Bildern zu vergleichen, eingespielt wird. Solche so genannten Vergleichsbilder werden von Personen angefertigt, die ohne Reisepapiere und Flugtickets versuchen, entweder aus dem Transit die Grenzkontrolle zu passieren oder bei den Grenzkontrollorganen ein Asylgesuch stellen oder sonst polizeilich aufgegriffen werden. Der einzige Zugriff auf die Datensammlung erfolgt somit über den automatischen Bildvergleich. Dabei geschieht nichts anderes, als bereits bisher beim Vergleich von Personen mit den bei der vorgelagerten Grenzkontrolle angefertigten Kopien der Reisedokumente gemacht wurde.

Nach Ablauf dieser ersten Testphase werden die Erfahrungen mit dem System umfassend ausgewertet. Zeigt sich, dass das System sich im Rahmen des Einsatzes bei vorgelagerten Grenzkontrollen bewährt, ist eine zweite Testphase geplant. Während dieser sollen sämtliche Flugpassagiere eines bezüglich illegaler Migration kritischen Flugkurses erfasst werden. Dies stellt einerseits wegen der höheren Anzahl von zu erfassenden Personen (rund 1500 Personen pro Tag) und andererseits auf Grund des Umstandes, dass ein Menschenstrom in Bewegung und nicht – wie bei der vorgelagerten Grenzkontrolle – Einzelpersonen in der Art einer Porträtaufnahme aufgenommen werden, deutlich höhere Anforderungen an das System. Die Dauer dieser Testphase ist noch nicht festgelegt; sie wird wesentlich von den in der ersten Testphase gewonnenen Erkenntnissen abhängen. Ob und in welcher Weise ein Gesichtserkennungssystem am Flughafen definitiv eingeführt wird, ist von der Auswertung und Beurteilung der zweiten Testphase abhängig.

Die Kantonspolizei informierte den Datenschutzbeauftragten des Kantons Zürich über das Projekt und ersuchte ihn um Stellungnahme. In dieser wies der Datenschutzbeauftragte darauf hin, dass für die optische Überwachung von Flugpassagieren am Flughafen eine aus-

drückliche Rechtsgrundlage vorhanden sein müsse. Ferner äusserte er Zweifel an der Verhältnismässigkeit einer flächendeckenden Überwachung sämtlicher Flugpassagiere und verwies auf die Notwendigkeit einer Zweckbindung der so erhobenen Daten und einer Regelung der Aufbewahrung (Dauer) und forderte die automatische Löschung der Daten nach Ablauf der längstmöglichen Aufbewahrungsfrist. Hinsichtlich der Ausgestaltung des Systems verlangte der Datenschutzbeauftragte, dass die Daten in codierter Form aufzubewahren seien und ein Zugriff auf diese nur dann ermöglicht werde, wenn eine konkreter Geschäftsfall zu prüfen sei.

In Anbetracht der dargestellten Ausgestaltung der ersten Testphase des Gesichtserkennungssystems, die im Grunde genommen nichts anderes als eine andere Ausgestaltung der vorgelagerten Grenzkontrollen darstellt, erscheint diese als datenschutzrechtlich unbedenklich. Hinzu kommt, dass die Daten im System verschlüsselt und nach einer definierten festen Zeitdauer automatisch gelöscht werden sowie dass auf sie nur im Rahmen eines konkreten Einzelfalles zugegriffen werden kann. Die im System gespeicherten Daten sind überdies vor dem Zugriff Nichtberechtigter nach den heutigen technischen Standards sicher geschützt. Die Verantwortung für die Datensammlung obliegt dem zuständigen Abteilungsleiter der Kantonspolizei, wobei sich dessen Pflichten nach einem Dienstbefehl richten, der für alle Verantwortlichen für Datensammlungen bei der Kantonspolizei in gleicher Weise gilt.

Sollte eine zweite Testphase in der geschilderten Art durchgeführt werden, ist hierfür vorgängig die Schaffung einer entsprechenden Rechtsgrundlage vorgesehen, weil einerseits dannzumal eine grosse Anzahl von Personen vom Einsatz des Gesichtserkennungssystems betroffen sein wird und andererseits nicht nur Personen erfasst werden, bei denen der begründete Verdacht einer illegalen Migration besteht. Die definitive und dauerhafte Einführung des Systems soll auf einer Rechtsgrundlage auf eidgenössischer Ebene beruhen (AuG).

Zuweisung von neuen Vorlagen

Ratspräsident Thomas Dähler: Das folgende Geschäft beantragen wir der Kommission für Staat und Gemeinden zuzuteilen, weil es sich um

die Gemeindebeiträge an das Langzeitgymnasium handelt und nicht um eine bildungspolitische Frage. Sie sind damit einverstanden.

Zuweisung an die Kommission für Staat und Gemeinden:

- **Mittelschulgesetz (Änderung)**
3989
- **Finanzausgleichsgesetz (Änderung)**
3991; Mitbericht an die Finanzkommission

Zuweisung an die Kommission für Bildung und Kultur:

- **Gesetz über die Universität (Änderung)**
3990

Besuch des Kantonsrates am Zürcher Kantonaltag der EXPO.02 in Biel

Ratspräsident Thomas Dähler: Am vergangenen Samstag haben der Kantonsrat und der Verfassungsrat zusammen mit vielen weiteren Gästen auf Einladung der Regierung den Zürcher Kantonaltag an der EXPO.02 in Biel besuchen dürfen. Sie, liebe Kolleginnen und Kollegen, die diesen Event miterleben durften, stimmen sicher mit mir überein, dass es ein schönes und würdiges Fest war, dass sich der Kanton Zürich hervorragend präsentiert hat und dass der Regierungsrat mit der Themenwahl und deren Umsetzung eine überaus glückliche Hand hatte.

Regierungsrat Ruedi Jeker als Vertreter der Regierung, ich danke Ihnen und der Staatskanzlei im Namen des Kantonsrates ganz herzlich für die Einladung zu diesem wunderschönen Anlass. Es war ein vollendeter Genuss. (*Applaus.*)

Persönliche Erklärung von Luzius Rüegg, Zürich, zum Zürcher Kantonaltag der EXPO.02 in Biel

Luzius Rüegg (SVP, Zürich): Am vergangenen Samstag, 24. August 2002, besuchte ich als Ehrengast den Zürcher Kantonaltag EXPO.02 in Biel. Motto: Typisch Zürich – ein Kanton in Bewegung.

Lange habe ich gesucht, leider aber nicht gefunden – etwas typisch Zürcherisches. Die «Sonntagszeitung» hat es mit dem Titel «Zürich feierte seine Ausländer» auf den Punkt gebracht. Der Kanton Zürich setzte auf Musik und Tanz ausländischer Kulturen, gespielt und getanzt von im Kanton Zürich wohnhaften Ausländern. Ende 2000 zählte der Kanton Zürich 1,2 Millionen Einwohner, davon 260'000, also gut ein Fünftel Ausländer. Eigentlich hatte ich erwartet, dass am Kantonaltag für alle Einwohner etwas konzipiert und dargeboten werde, dass also nicht nur die Minderheit das Programm bestreitet. Bis heute war ich der Meinung, dass in einer Demokratie die Minderheit versucht, sich der Mehrheit anzupassen und nicht umgekehrt. Hat vielleicht aus diesem Grund die «NZZ am Sonntag» mit keiner einzigen Zeile den Zürcher Kantonaltag erwähnt?

Bereits in Biel und dann auch auf der Heimreise habe ich immer wieder hören müssen, dass sich die Besucher auch typisch zürcherische Darbietungen gewünscht hätten. Ich hoffe, dass die Misstöne bis zu den Organisatoren durchdringen und diese eine Lehre daraus ziehen. Wen wundert es, wenn die Besucherzahlen der EXPO.02 nicht den Erwartungen entsprechen?

Ratspräsident Thomas Dähler: Luzius Rüegg, ich erlaube mir die Bemerkung, dass dies jetzt nicht typisch zürcherisch war. (*Unruhe auf der rechten Ratsseite.*)

2. Beschluss des Kantonsrates über das fakultative Referendum (Fernwärmeerschliessung Oberhauserriet Opfikon, Kreditbewilligung; Zustandekommen; Vorlage 3937)

Antrag der Geschäftsleitung vom 15. August 2002

KR-Nr. 230/2002

Ratspräsident Thomas Dähler: Das Wort zu diesem Geschäft wird nicht verlangt. Sie haben somit dem Antrag der Geschäftsleitung zugestimmt.

Beschluss des Kantonsrates über das fakultative Referendum

(Fernwärmeerschliessung Oberhauserriet Opfikon, Kreditbewilligung; Zustandekommen; Vorlage 3937)

(vom 26. August 2002)

Der Kantonsrat,

gestützt auf § 44 des Wahlgesetzes vom 4. September 1983 und nach Einsichtnahme in den Bericht seiner Geschäftsleitung vom 15. August 2002

stellt fest:

- I. Gegen die Kreditbewilligung der Fernwärmeerschliessung Oberhauserriet Opfikon vom 13. Mai 2002 ist innerhalb der Referendumsfrist das Referendum ergriffen worden.
- II. Das Referendum ist zu Stande gekommen.
- III. Die Kreditbewilligung der Fernwärmeerschliessung Oberhauserriet Opfikon vom 13. Mai 2002 unterliegt der Volksabstimmung.
- IV. Der Beleuchtende Bericht wird durch den Regierungsrat verfasst.
- V. Mitteilung an den Regierungsrat.

Das Geschäft ist erledigt.

3. Beschluss des Kantonsrates über das fakultative Referendum (Einführungsgesetz zum Schweizerischen Zivilgesetzbuch [EG zum ZGB] [Änderung]; unbenützter Ablauf; KR-Nr. 93/2002)

Antrag der Geschäftsleitung vom 15. August 2002

KR-Nr. 231/2002

Ratspräsident Thomas Dähler: Traktandum 3 haben wir zu Beginn der Sitzung abgesetzt.

4. Beschluss des Kantonsrates über die Fristerstreckung für Berichterstattung und Antragstellung zum Postulat KR-Nr. 98/2000 betreffend Fahrzeugkontrollen im Strassenverkehrsamt (*schriftliches Verfahren*)

Antrag des Regierungsrates vom 15. Mai 2002 und gleich lautender Antrag der Geschäftsprüfungskommission vom 11. Juli 2002

KR-Nr. 98a/2000

Ratspräsident Thomas Dähler: Wir haben schriftliches Verfahren beschlossen. Eine Diskussion findet somit nicht statt. Die Geschäftsprüfungskommission beantragt Ihnen, der genannten Fristerstreckung zuzustimmen. Innert Frist sind keine abweichenden Anträge eingegangen. Sie haben der Fristerstreckung bis zum 25. September 2003 zugestimmt.

Beschluss des Kantonsrates über die Fristerstreckung für Berichterstattung und Antragstellung zum Postulat KR-Nr. 98/2000 betreffend Fahrzeugkontrollen im Strassenverkehrsamt

(vom 26. August 2002)

Der Kantonsrat,

nach Einsichtnahme in die Anträge des Regierungsrates vom 15. Mai 2002 und der Geschäftsprüfungskommission vom 11. Juli 2002,

beschliesst:

- I. Die Frist für Berichterstattung und Antragstellung zu dem am 25. September 2000 überwiesenen Postulat KR-Nr. 98/2000 betreffend Fahrzeugkontrollen im Strassenverkehrsamt wird bis zum 25. September 2003 erstreckt.
- II. Mitteilung an den Regierungsrat.

Das Geschäft ist erledigt.

5. Fehlende Grundlagen zu den Betriebskonzeptvarianten des Flughafens

Dringliches Postulat Richard Hirt (CVP, Fällanden), Urs Hany (CVP, Niederhasli) und Heinz Jauch (EVP, Dübendorf) vom 24. Juni 2002
KR-Nr. 199/2002, RRB-Nr. 1214/24. Juli 2002 (Stellungnahme)

Das Postulat hat folgenden Wortlaut:

Der Regierungsrat wird eingeladen, die fehlenden Grundlagen für eine seriöse Beurteilung der Betriebskonzeptvarianten zuhanden der Gemeinden und des Kantonsrates nachzuliefern. Zu diesen Grundlagen gehören zumindest:

1. Materielle Begründung für die einzelnen Varianten;
2. Näherer Verlauf der An- und Abflugrouten mit Angaben über die Flughöhen über Grund;
3. Technisch mögliche Varianten für eine mittelfristig realistische Flugbewegungszahl von unter 300'000 Flugbewegungen und maximal 320'000 Bewegungen (Konsens runder Tisch);
4. Bewertung von möglichen Varianten unter dem Aspekt der Sicherheit (Risikoanalyse bei Flugzeugabstürzen) unter Berücksichtigung der internationalen Standards wie z.B. IATA-Empfehlungen;
5. Angaben zu den Warteräumen;
6. Raumplanerische Überlegungen, inwiefern diese Varianten den Anforderungen der Verordnung über die Infrastruktur der Luftfahrt erfüllen (Art. 25, Voraussetzung für die Genehmigung des Betriebsreglements). Dazu gehören neben luftfahrtspezifischen Anforderungen namentlich auch die Anforderungen der Raumplanung und des Umweltschutzes;
7. Volkswirtschaftliche Überlegungen: Kosten für Infrastruktur, materielle und formelle Enteignung, Schallschutzmassnahmen, erwartete Effekte auf Liegenschaftpreise, Veränderung der Standortfaktoren usw.

Begründung:

Die Gemeinden, die in ihrer Mehrheit nicht am runden Tisch vertreten sind, haben für ihre Vernehmlassung neben den wenigen Plänen keine weiteren Entscheidungsgrundlagen erhalten und konnten sich nur mit einem Ja oder Nein zu den vier neuen Varianten äussern. Für eine seriöse Beurteilung fehlen die angegebenen Grundlagen. Zudem sind die neuen Varianten – auch die vom runden Tisch zur Weiterbearbeitung empfohlenen Verteilvarianten – mit den ursprünglichen nicht mehr vergleichbar. Das Objektblatt des Sachplans Infrastruktur der Luftfahrt (SIL) für den Flughafen Zürich hat einen erheblichen Einfluss auf die Raumplanung und bedarf einer Abstimmung mit dem kantonalen Richtplan.

Der Kantonsrat, der nach § 32 des Planungs- und Baugesetzes für die Festsetzung des kantonalen Richtplans zuständig ist, wurde bis heute weder mit entsprechenden Unterlagen bedient noch in den Planungsprozess einbezogen.

Der Kantonsrat hat das Postulat am 1. Juli 2002 dringlich erklärt.

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

Mit Datum vom 31. Mai 2001 erteilte das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) der Flughafen Zürich AG (FZAG) die Konzession für den Betrieb des Flughafens Zürich. Ziffer 3.2 der Betriebskonzession hält unter anderem Folgendes fest: «Innert eines Jahres nach der beidseitigen Unterzeichnung (Paraphierung) des Staatsvertrages zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Schweiz hat die Konzessionärin das überprüfte und entsprechend angepasste Betriebsreglement mitsamt Bericht über die Umweltverträglichkeit dem BAZL einzureichen.» Der Staatsvertrag wurde von den Verkehrsministern der beiden Staaten am 18. Oktober 2001 unterzeichnet. Die oben erwähnte Frist von einem Jahr, innert welcher die FZAG verpflichtet ist, dem Bund das neue Betriebsreglement einzureichen, läuft demzufolge am 18. Oktober 2002 ab.

Das Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) kann das Betriebsreglement für den Flughafen Zürich nur dann genehmigen, wenn u. a. dessen Inhalt den Zielen und Vorgaben des Sachplans Infrastruktur der Luftfahrt (SIL) entspricht (Art. 25 Abs. 1 lit. a der Verordnung über die Infrastruktur der Luftfahrt, VIL, SR 748.131.1, und Art. 36c Abs. 2

des Luftfahrtgesetzes, SR 748.0). Dies deshalb, weil der SIL bzw. das Objektblatt Flughafen Zürich als Planungs- und Koordinationsinstrument des Bundes für den Bereich Zivilluftfahrt den Rahmen absteckt, innerhalb dessen sich der künftige Flugbetrieb (vor allem die An- und Abflugwege und -verfahren und das Pistenbenützungskonzept) zu bewegen hat. Das Betriebsreglement für den Flughafen Zürich ist daher direkt abhängig vom SIL-Objektblatt Flughafen Zürich, kann doch jenes vom BAZL nur dann genehmigt werden, wenn der Bundesrat dieses vorgängig festgelegt hat. Deshalb ist es das erklärte Ziel des von Ständerat Hans Lauri geleiteten so genannten SIL-Koordinationsstisches, dem Bundesrat im August 2002 die Grundlagen für die Erstellung des SIL-Objektblattes Flughafen Zürich in der Form eines Koordinationsprotokolls zu unterbreiten. Vor der Festsetzung des Objektblattes durch den Bundesrat wird der Bund seinerseits ein Mitwirkungsverfahren unter Einbezug der Kantone und der Gemeinden durchführen. Erst dann wird die FZAG in der Lage sein, dem BAZL ein Gesuch für das künftige Betriebsreglement einreichen zu können.

Der Fahrplan für das SIL-Objektblatt Flughafen Zürich ist in der Tat straff, dies jedoch, wie eben dargetan, nicht unbegründet. Der Politische Ausschuss des runden Tisches ist am 23. April 2002 über das Vorgehen bis zur Stellungnahme des Kantons Mitte Juli 2002 orientiert worden. Noch bevor die SIL-Koordination am 28. Mai 2002 in Bern die Ergebnisse der von ihr in Auftrag gegebenen Überarbeitungen zur Kenntnis nehmen konnte, war das Plenum des runden Tisches am 22. Mai vororientiert worden. Am 3. Juni 2002 tagte erneut der Politische Ausschuss und am 19. Juni das Plenum des runden Tisches. In diesem Zusammenhang war es unvermeidlich, auch den zur Stellungnahme eingeladenen Städten und Gemeinden eine unüblich knappe Frist einzuräumen. Sowohl der runde Tisch als auch die Gemeinden sind mit zusammenfassenden schriftlichen Unterlagen und mit dem Verweis auf weitere Informationsquellen entsprechend dem Verfahrensstand ausreichend informiert worden. Weitere und detailliertere Unterlagen, wie sie u. a. mit dem vorliegenden Postulat gefordert werden, sind nicht im Rahmen des SIL-Verfahrens, sondern erst im zeitlich nachgeschalteten Betriebsreglementsverfahren zu erarbeiten und zu beurteilen. Bei der Erstellung des SIL-Objektblattes Flughafen Zürich geht es darum, den äusseren Rahmen der künftig zu erwartenden Fluglärmbelastung abzustecken und in einer entsprechenden umhüllenden Fluglärmbelastungskurve darzustellen, und nicht

darum, das künftige Betriebsregime festzulegen. Die unterschiedlichen Aufgaben, die der SIL und das Betriebsreglement zu erfüllen haben, zeigen sich in den Bereichen Raumplanung und Umweltschutz. Gemäss Art. 25 Abs. 1 lit. c VIL kann das Betriebsreglement nur genehmigt werden, wenn die luftfahrtspezifischen Anforderungen, insbesondere die Sicherheit, sowie die Anforderungen der Raumplanung und des Umwelt-, Natur- und Heimatschutzes erfüllt sind. Diese und verschiedene weitere Aspekte werden Gegenstand des Umweltverträglichkeitsberichtes (UVB) sein, den die FZAG dem Bund zusammen mit dem neuen Betriebsreglement einreichen muss. Es kann keine Frage sein, dass diese Unterlagen dann für eine Beurteilung durch die verschiedenen Verfahrensbeteiligten lückenlos zur Verfügung stehen müssen. Im Rahmen des SIL-Verfahrens ist es aber weder notwendig noch sinnvoll, sie in der gleichen Tiefe zu bearbeiten.

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

Richard Hirt (CVP, Fällanden): Wenn der Regierungsrat bereit ist, ein Postulat entgegenzunehmen, ist das an sich eine erfreuliche Tatsache. Im vorliegenden Fall aber hält sich die Begeisterung in engen Grenzen, weil der Regierungsrat die monierten fehlenden Entscheidungsgrundlagen nicht schon beim SIL-Verfahren, sondern erst beim nachgeschalteten Betriebsreglementsverfahren liefern und bewerten will. Er verweist darauf, dass es sich beim SIL-Verfahren ja «nur» um die Absteckung des Gartenhags gehe, um die Festlegung der so genannten Lärmumhüllenden. In den entsprechenden Unterlagen wurden jeweils auch nur die Lärmkurven und die Zahl der belärmten Menschen angegeben, zum Teil noch gewisse Kostengrössen.

Aber ich glaube behaupten zu können: Es ist wohl allen in diesem Saal klar, dass diese Lärmumhüllende das künftige Betriebsreglement weitestgehend präjudiziert. Der ominöse Gartenhag ist ja so weit gediehen, dass für die Tag- und Nachtvarianten prozentgenaue An- und Abflugdaten für alle Wind-, Wetter- und Sichtbedingungen berücksichtigt werden. Das sind doch praktisch Betriebsvarianten, nach denen der Regierungsrat fliegen lassen möchte. Ziel ist und bleibt für den Regierungsrat und die Unique die von niemandem mehr gewünschten 420'000-er-Varianten mit dem «Dual-Landing»-Grundmuster durchzustieren. Deshalb empfiehlt der Regierungsrat

dem SIL-Tisch, die Variante BV2 – so genannt optimiert und grün –, und die Unique gerade das Umgekehrte – grün und die optimierte Variante BV2 – in das SIL-Blatt einzugeben.

Der Regierungsrat macht glauben, sein Entscheidungskriterium sei die Variante mit der grössten Zustimmung. Das kann man so sagen. In Wirklichkeit ist es aber die Variante mit der kleinsten Ablehnung, wie dies mit dem famosen Multiple-Choice-Vernehmlassungsfragebogen ermittelt wurde. Unique hat zumindest gewichtete Entscheidungskriterien angegeben, nämlich: Belärmte Menschen 50 Prozent Gewicht, Leistungsfähigkeit des Flughafens 30 Prozent und Kosten 20 Prozent.

Die Stellungnahme des Regierungsrates, dass die geforderten Entscheidungskriterien erst später bereitgestellt werden müssen, mutet im Lichte früherer Beschlüsse etwas merkwürdig an.

Im Regierungsratsbeschluss vom 6. Februar 2002, bei dem der Regierungsrat im so genannten Ausschlussverfahren aus den fünf Unique-Varianten seine vier Varianten in der ersten Runde für den SIL-Tisch evaluiert hat, lese ich – ich zitiere «Methodik der Beurteilung und Beurteilungskriterien: Der Regierungsrat stützt seine Beurteilung im Sinne einer gesamtheitlichen Betrachtung auf Beurteilungskriterien, die sowohl der Qualität des Verkehrssystems, der Sicherheit, dem Schutz der Bevölkerung, der Umwelt und Siedlung und Landschaft, aber auch wirtschaftlichen Aspekten Rechnung tragen.» Immer noch Zitat: «Mit den verwendeten Indikatoren werden die folgenden Ziele abgebildet: Minimierung der Lärmbelastung betroffener und neu betroffener Einwohner, Maximierung raumplanerischer Handlungsspielräume, Sicherheit (Gefahrenpotenzial), Zuverlässigkeit des Systems und so weiter.» Nun ist das Zitat zu Ende.

Mit dieser Aussage, die in diesem Beschluss drin steht, müsste man davon ausgehen, dass der Regierungsrat schon damals über die erwähnten und von mir geforderten Entscheidungsgrundlagen verfügte. Oder er hat geflunkert und nur so getan, als ob er nach vermeintlichen Grundlagen entschieden habe. Hätte er sie im Februar gehabt, dann hätte er diese schon damals oder – wie vom Postulat gefordert – zumindest heute offenlegen müssen. Ich hege aber den Verdacht, dass er schon damals ausser den Lärmkurven und eventuellen Kosten keine weiteren Kriterien verwendet hat. Darum haben auch der Regierungsrat, Unique und der Arbeitsausschuss 1 des runden Tisches erst im Nachhinein bemerkt, dass bei ihren Varianten die Piste 32 gar nicht

angeflogen werden kann, weil sie erst spät gemerkt haben, dass im Anflug noch ein Frachthochhaus steht.

Ich ziehe aus diesen Überlegungen folgendes Fazit: Die ganze Übung, die jetzt niedlich als Festlegung des «Lärm-Gartenhags» bezeichnet wird, beinhaltet und präjudiziert weit gehend die kommenden Betriebsvarianten. Das sind derart weit reichende planerische Festlegungen, welche die Lebensqualität Hundertausender von Menschen beeinflussen werden. Solche schwer wiegende und weit reichende Entscheidungen hätten wirklich mit vertieften und detaillierten Unterlagen getroffen werden müssen und nicht mit einem Multiple-Choice-Fragebogen.

Ich frage mich auch: Wo bleibt da die Kommission für Planung und Bau? Wo bleibt da der Kantonsrat, dem die Planungshoheit zusteht? Und wo bleibt letztlich die Fürsorge für das Wohl der Bevölkerung des Kantons Zürich?

In diesem Lichte betrachtet, kommt die Entgegennahme des Postulates für mich eher einer stillen Beerdigung gleich. Ich bin der festen Überzeugung, in dieser Sache müsste an den ominösen und nicht transparenten SIL-Koordinationsstisch nach Bern an das merkwürdig agierende BAZL und den Bundesrat signalisiert werden: Das Ganze Halt! Derartige Planung mit weit reichenden Folgen für die Lebensqualität eines ganzen Kantons dürfen nicht mit ungenügenden Grundlagen und unrealistischen zeitlichen Vorgaben übers Knie gebrochen werden. Erst nach definierten Staatsvertragsbedingungen darf dann auf sauberen und nachvollziehbaren Grundlagen geplant werden.

Gaston Guex (FDP, Zumikon): Die FDP begrüsst die Entgegennahme des dringlichen Postulates durch den Regierungsrat und stimmt für Überweisung. Nur, wir alle wissen: Bis der Bericht vorliegt, ist vieles schon entschieden, vorweggenommen, von der Aktualität überholt.

Die Beantwortung der Fragen der Interpellanten wird für den Papierkorb sein. Und dies verdienen sie nicht, denn es sind Fragen, die mehr als berechtigt sind und die Bevölkerung des Kantons Zürich zurzeit ernsthaft beschäftigen. Diese Tatsache, die ganze Situation zeigt in aller Deutlichkeit, wie konfus und undurchsichtig die Flughafenfrage zurzeit auf dem Tisch liegt. Der Regierungsrat kann zurzeit nicht abschliessend beurteilen, ob die als SIL-Eingabe vorgeschlagenen Varianten dem Umweltschutz- und Raumplanungsgesetz vollumfänglich

entsprechen. Alle, die wir – und auch ausserhalb dieses Kreises – uns mit der Problematik des Flughafens beschäftigen, sehen, dass sich die unterbreiteten Betriebskonzeptvarianten in Widerspruch zum kantonalen Richtplan und zu den Raumplanungs- und umweltrechtlichen Grundprinzipien befinden könnten. Diese Varianten gehen auch von Entscheidungsgrundlagen aus, die erst noch von den Stimmbürgern akzeptiert werden müssen – Stichwort: Pistenausbau. Kommt noch dazu, dass der ganze Prozess, der zu den SIL-Eingaben geführt hat, äusserst undurchsichtig, um nicht zu sagen fragwürdig ist.

Der Wirtschaftsstandort – dazu stehe ich nach wie vor – der Wirtschaftsstandort Zürich braucht einen international anerkannten und leistungsfähigen Flughafen. Ein solcher Flughafen kann in unserem demokratischen System aber nur mit der Unterstützung der Bevölkerung realisiert werden. Mit anderen Worten: Der Souverän entscheidet letztendlich über Grösse und Betriebskonzept des Flughafens.

Mit der heutigen Planungspolitik, der unsinnigen Idee der Demokratisierung der Lärmbelastung, erreicht die Regierung nur eines: In der Vergangenheit waren einige gegen den Flughafen und heute kann man sagen, besteht die wirkliche und echte Gefahr, dass der Kanton generell gegen den Flughafen aufgebracht ist. Dies können wir uns nicht leisten. Dies kann sich der Wirtschafts- und Kulturstandort der Region Zürich, ja die gesamte Volkswirtschaft, nicht leisten. Wir bauen auf noch im Entstehen befindlichen Annahmen an der Zukunft des Flughafens Zürich. Wir bauen Luftschlösser – Stichwort: Variante Grün. Und wir verlieren dabei wertvolle Zeit für eine realistische, das heisst vom Bürger akzeptierte, finanzierbare und operativ durchführbare Planung der Zukunft unseres Flughafens. Luftschlösser bauen, das wissen wir, kostet nichts; nur deren Abbruch kann sehr teuer zu stehen kommen. Der Prozess, der zurzeit abläuft, kann überschrieben werden mit «Kurs auf den Eisberg». Noch ist Zeit, die Fahrt zu bremsen, den Kurs zu ändern. Dazu braucht es Realitätssinn für das politisch Machbare, Grösse und Entschlossenheit. Ich hoffe persönlich, dass Legislative und Exekutive des Standes Zürich dies gemeinsam tun und gemeinsam auf einen neuen Kurs einschwenken.

Thomas Hardegger (SP, Rümlang): Die SP unterstützt ebenfalls die Überweisung.

Die Haltung der Zürcher Regierung im ganzen SIL-Koordinationsprozess zeigt aber, dass der Regierungsrat ganz zufrieden ist mit dem unmöglichen Zeitdruck, den der Bund vorgegeben hat. Das liefert ihm nämlich eine willkommene Ausrede, weshalb er die Gemeinden und den Kantonsrat mit fehlenden Grundlagen faktisch aus dem Entscheidungsverfahren ausschalten kann. Tatsache ist doch: Einerseits fehlen dem Kanton selber wichtige Informationen, die er für eine seriöse und fundierte Entscheidungsfindung benötigte, und andererseits werden den Gemeinden vorhandene Informationen sogar vorenthalten. Ich möchte Ihnen ein paar Beispiele geben.

So ist es zum Beispiel noch nicht abgeklärt, ob eine verlängerte Westpiste aus sicherheitstechnischen Gründen für Anflüge in der beabsichtigten Intensität nutzbar ist. Sie ist aber Grundlage für alle Varianten, die nach Bern geschickt werden, mit Ausnahme der Variante Grün; und die bliebe dann als einzige Variante noch. Ist das Zufall oder Absicht? Es fehlen Angaben über die raumplanerischen Auswirkungen. Der SIL-Koordinationsprozess verlangt aber explizit eine parallele Planung von Bund, Kantonen und Gemeinden. Und es fehlen die juristischen Abklärungen, welche Verbindlichkeit die Eingabe des Regierungsrates als Meinungsäusserung der Zürcher Bevölkerung für den Bund besitzt; dies angesichts der Tatsache, dass alle eingereichten Betriebskonzeptvarianten eine Änderung des Pistensystems verlangen. Und den Gemeinden werden auch Informationen vorenthalten. So gibt es zum Beispiel eine UVB-Untersuchung zur Errichtung der so genannten Stop ways auf Piste 10/28, aber die Gemeinden erhalten keine Einsicht. Es existiert eine Machbarkeitsstudie zu einer möglichen Pistenverlängerung. Den Gemeinden wird die Einsicht verwehrt. Es wird den Gemeinden und dem runden Tisch auch keine Begründung dafür gegeben, wieso die Variante BV2, die ursprüngliche Variante, als ungenügend bezeichnet wird, obwohl sie ebenfalls auf eine Zielgrösse von möglichen, wenn auch nicht erwünschten 420'000 Bewegungen aufgebaut ist.

So kommt man zum Schluss, dass die Regierungsvertreter im Verwaltungsrat der Unique ihre Politik schon längst festgelegt haben – sprich: sie haben sich von der Flughafen AG instruieren lassen, bevor noch die Gemeinden pro forma mittels Kreuzchen auf dem Formular Stellung nehmen konnten.

Mit diesem beabsichtigten oder unbeabsichtigten Verwirrspiel mit fehlenden und mangelhaften Informationen hat der Regierungsrat we-

nig Interesse für das Informationsbedürfnis der Bevölkerung, der Gemeindebehörden gezeigt. Indem er sich hingebungsvoll dem gesetzwidrigen Termindruck des Bundes unterwirft, zeigt er wenig Willen, die Interessen der Bevölkerung in Bern zu vertreten.

Regierungsrat Ruedi Jeker, es genügt nicht, dass Sie das Postulat im Sinne Ihrer Erwägungen entgegennehmen. Sie müssen verhindern, dass in Bern Entscheide präjudiziert werden, welche die Rechte der Bevölkerung und der Gemeinden beschneiden. Sorgen Sie bitte dafür, dass die fehlenden Unterlagen sofort lückenlos zur Verfügung stehen und dass Ihre vorschnellen Entscheide korrigiert werden.

Ursula Moor-Schwarz (SVP, Höri): Im SIL-Koordinationsprozess geht es darum, im Hinblick auf spätere Verfahren die Interessenlage von allen Beteiligten zu erfassen und möglichst auf einen gemeinsamen Nenner zu bringen; dies vor allem hinsichtlich der raumplanerischen Auswirkungen des Flughafens Zürich.

Der SIL-Prozess ist der eigentliche Planungsrahmen. Es gibt keine Rechtsmittel dagegen. Nach Abschluss dieses Prozesses werden zwei Verfahren ausgelöst, zum einen die Erarbeitung des Objektblattes und zum anderen die Erarbeitung des Betriebsreglementes. Im Betriebsreglement gilt es konkret festzulegen, wie der Flughafen innerhalb des SIL betrieben, beziehungsweise der Flugbetrieb abgewickelt werden soll. Im Gegensatz zum SIL-Prozess gibt es hier demokratisch zulässige Einsprachemöglichkeiten.

Genehmigt wird das Betriebsreglement für den Flughafen Zürich letzten Endes vom Bundesamt für Zivilluftfahrt, dem BAZL. So weit sind wir aber noch nicht. Der SIL-Prozess ist in der Endrunde. Morgen nämlich, am 27. August 2002 – so bin ich informiert – soll am vierten Koordinationsgespräch über diese umhüllende Kurve bestimmt werden. Allerhöchste Zeit, unserem Regierungsrat heute Morgen einen klaren Auftrag mitzugeben, der lautet: Die Eckwerte des runden Tisches sind uneingeschränkt zu übernehmen. Mit grossem Befremden mussten nämlich die nördlichen Flughafengemeinden von der Tatsache Kenntnis nehmen, dass sich der Regierungsrat klammheimlich für eine Langfristvariante ausgesprochen hat. Ziel dieser so genannten Grünen Variante ist, die Zahl der Lärmbetroffenen bei gleichem Verkehrsvolumen geringer zu halten als es auf dem heutigen Pistensystem möglich ist. Die Variante Grün war aber nicht Bestandteil des

Vernehmlassungsverfahrens. Und auch der runde Tisch hat sich grossmehrheitlich gegen diese Variante ausgesprochen. So lässt das regierungsrätliche Vorgehen den Schluss zu, dass die planerische Weiterverfolgung der Variante Grün bewusst vom Vernehmlassungsverfahren ausgeschlossen worden ist, umso mehr, als Unique am 12. Juli 2002 dem Bundesrat ebenfalls beantragt hat, Variante Grün und Variante BV2 optimiert im Objektblatt zu verankern.

Der Antrag der Unique deckt sich somit mit der regierungsrätlichen Empfehlung an den Bund und lässt den Schluss zu, dass einmal mehr die Bedürfnisse der Flughafenbetreiber in den Vordergrund gestellt und die Anliegen der Flughafengemeinden nur beschränkt berücksichtigt werden. Mit diesem Vorgehen wird die Ablehnung vieler Gemeinden rund um den Flughafen für die Realisierung Grün und der diesbezügliche negative Mehrheitsbeschluss des runden Tisches völlig übergangen.

Viele Südgemeinden haben im Rahmen des Vernehmlassungsverfahrens alle Betriebsvarianten abgelehnt und wehren sich gegen eine gerechte Verteilung des Fluglärms. Einerseits nehmen sie die Annehmlichkeiten, welche der Flughafen bewirkt, gerne in Anspruch. Andererseits wird aber der Nachteil Fluglärm abgelehnt mit der Begründung, dass die Flugbewegungen über dicht besiedeltes Gebiet führen und hohe Sicherheitsrisiken bewirken und dass bereits der militärische Fluglärm getragen werden müsse. Bei dieser Argumentation wird ausser Acht gelassen, dass der heutige Fluglärm in beträchtlichem Ausmass von den Nordgemeinden getragen wird. Ebenso waren die bestehenden Risiken bis anhin kein Thema, ganz nach dem Motto «Wiit wäg vom G'schütz git alti Chrieger». Immer wieder wird der militärische Fluglärm ins Feld geführt. Dieser verliert aber auf Grund der Tatsache, dass diese Flugbewegungen ständig am Sinken sind, an Bedeutung für die gerechte Verteilung. Militärischer Fluglärm bedeutet nämlich auch Mittags- und Nachtruhe; ebenso an Wochenenden keine Flugbewegungen.

Bei einer ablehnenden Haltung für die Übernahme von Fluglärm wird die Tatsache vergessen, dass auch in den Gemeinden, welche heute bereits einen hohen Anteil am Fluglärm tragen, ebenfalls Kantonsbürger mit den gleichen Rechten und Pflichten leben, die einen legitimen Anspruch auf eine angemessene Lebensqualität haben. Wir Unterländerinnen ... *(Die Redezeit ist abgelaufen.)*

Barbara Hunziker Wanner (Grüne, Rümlang): Das Koordinationsprotokoll für den SIL-Prozess sollte in partnerschaftlicher Zusammenarbeit die raumwirksamen Tätigkeiten von Bund, Kanton und Gemeinden aufeinander abstimmen – und das im Gegenstromprinzip. Von Partnerschaft kann aber bis heute nicht gesprochen werden. Der Bund soll aber in jenen Sektoren planen, in welchen ihm die Bundesverfassung die entsprechende Sachkompetenz übertragen hat, zum Beispiel Nationalstrassen, Eisenbahnlinien und Flugplätze.

Die Bundesverfassung hat den Kantonen die ausschliessliche Kompetenz eingeräumt, Raumpläne festzulegen. Deshalb sind Sachplanungen des Bundes aber nur funktionell, nicht materiell ein raumplanerisches Instrument. Sachplan und Richtplan sind widerspruchsfrei auszugestalten und dürfen daher nur gleichzeitig vom Bundesamt genehmigt werden. Ergeben sich nun im Zuge der Koordination auf Flugplatzebene grosse Konflikte mit der kantonalen Richtplanung – und das scheint hier der Fall zu sein – sind zwar die konzeptionellen Ziele und Vorgaben als Ausdruck der Bundesinteressen in die Interessensabwägungen einzubeziehen. Hingegen geht es nicht an, die als übergeordnet und damit für die flugplatzbezogene Festlegung zum Vornherein als verbindlich zu betrachten, wie das bis heute vom Regierungsrat in Sachen SIL-Prozess vertreten wurde. Die Auseinandersetzung mit der Richtplanung ist damit so zu führen, dass die konzeptionellen Ziele und Vorgaben flugplatzbezogen zur Disposition stehen. Ergeben sich zum Beispiel zwischenzeitlich neue Erkenntnisse, müssen auch diese wegen des dynamischen Charakters der Planungen in die Sachplanung einfliessen. Ergibt sich beispielsweise, dass die bisherige Nutzungsordnung des Flughafens Zürich wegen der Staatsverhandlungen mit Deutschland ganz oder teilweise umgedreht werden muss, ist gegebenenfalls der Flughafen Zürich zu redimensionieren, wenn sich im dicht besiedelten Süden unlösbare Konflikte mit den geltenden Richt- und Nutzungsplänen ergeben. Ein Beispiel, dass dies geht, ist der Kanton Uri mit der NEAT-Linienführung.

Wenn der Regierungsrat die Bevölkerung vertritt und dies als Interessen des Kantons in Bern geltend macht, ist eine Änderung der Bundesplanung nötig. Im Kanton Zürich wurde bis jetzt aber vom Regierungsrat nur die Unique vertreten und nicht die Bevölkerungsinteressen. Die Flughafen Zürich AG und der Regierungsrat wollen nämlich Bundesdiktat, das heisst, sie wollen mit dem SIL-Prozess Präjudizien schaffen für ein grenzenloses Wachstum am Flughafen Zürich, ob-

wohl der runde Tisch mit grosser Mehrheit sich für eine Plafonierung auf dem Niveau von 320'000 Flugbewegungen jährlich ausgesprochen hat. Der Regierungsrat will deshalb alles auf das spätere Betriebsreglement vertagen – alles vertagen auf einen Zeitpunkt, wo der SIL festgesetzt sein wird und sich die Ausgestaltung des Betriebsreglementes nach den Vorgaben des SIL richten muss. So nicht!

Wir fordern den Regierungsrat auf, endlich die Interessen des Kantons Zürich zu vertreten und nicht weiterhin als Verwaltungsräte der Flughafen AG zu wirken. Das straffe Programm im SIL-Prozess ist zudem absolut unnötig, denn die Frist Oktober 2002 gilt für die Flughafen Zürich AG für den Antrag des Betriebsreglements im Zusammenhang mit dem Staatsvertrag, nicht aber für den Bund für die SIL-Festsetzung. In der Erteilung der Konzession für den Flughafen Zürich, für den Betrieb, ist in der Verfügung unter Punkt 3 zu lesen – ich zitiere: «Die Konzessionärin hat sämtliche Massnahmen zur Umsetzung der Regelung über die Benutzbarkeit des deutschen Luftraumes für An- und Abflüge zum und vom Flughafen Zürich ohne Verzug an die Hand zu nehmen und die nötigen Gesuche rechtzeitig einzureichen. Innert eines Jahres nach der beidseitigen Unterzeichnung des Staatsvertrages zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Schweiz hat die Konzessionärin das überprüfte und entsprechend angepasste Betriebsreglement mitsamt Bericht über die Umweltverträglichkeit beim BAZL einzureichen. Die Konzessionärin hat sämtlichen Verpflichtungen, die ihr auf Grund der staatsvertraglichen Regelungen überbunden werden, ohne Anspruch auf Entschädigung nachzukommen.»

Wenn sich heute der Regierungsrat gegen den Staatsvertrag ... *(Die Redezeit ist abgelaufen.)*

Martin Mossdorf (FDP, Bülach): Ich danke dem Regierungsrat, dass er bereit ist, das dringliche Postulat entgegenzunehmen. Ich hoffe aber auch, dass die Antwort so dringlich auch bei uns liegen wird. Nur eine Alibiübung wird uns ja nicht weiterhelfen.

Die Bevölkerung im Kanton Zürich, insbesondere im Zürcher Unterland, ist über die Flughafenpolitik verunsichert. Für die Bewertung möglicher Varianten fehlen entsprechende Entscheidungsgrundlagen. Bei den Empfehlungen des Regierungsrates hat man den Eindruck, dass von den ursprünglichen Varianten des runden Tisches nicht viel

übrig geblieben ist. Die Eckwerte des Nachtflugverbotes, die Beschränkung der Anzahl Flugbewegungen und die Pistenverlängerungen werden offensichtlich nicht ernst genommen. Nach wie vor spricht man von der Variante Grün, die als neues An- und Abflugskonzept langfristig geplant ist. Ich möchte hier an dieser Stelle klar zum Ausdruck bringen, dass sich die Bevölkerung im Zürcher Unterland und in den angrenzenden Bezirken mit allen ihr zur Verfügung stehenden Mitteln gegen diese Variante zur Wehr setzen wird, und zwar aus folgenden drei Hauptgründen:

Erstens: Nebst einer starken Zunahme des Fluglärms steht die Sicherheitsproblematik im Luftraum nun im Vordergrund. Es kann nicht angehen, dass beim Überfliegen mehrerer Einkaufszentren und neuer Wohngebiete die Sicherheit bereits in der Planung vernachlässigt wird.

Zweitens: Die Variante Grün mit ihrer Doppelpiste zerstört grössere Teile der Moorlandschaft und dürfte schon aus diesem Grunde gar nicht weiter verfolgt werden.

Drittens: Die geplante Variante befindet sich in einem Waffenplatzgebiet. Soll damit der Waffenplatz Kloten nun aufgehoben werden? Heute befindet sich hier ein willkommenes Naherholungs- und Naturschutzgebiet.

Ich bitte den Regierungsrat, alles daran zu setzen, dass auf zusätzliche bauliche Massnahmen, die vorwiegend der Kapazitätserweiterung dienen, verzichtet wird. Engpässen ist durch Abbau und Auslagerung zum Beispiel des Charterverkehrs zu begegnen. Es wäre das schon längst geforderte, gesamtschweizerische Flugverkehrskonzept zu erarbeiten, worin insbesondere die Destination Basel-Mülhausen miteinbezogen werden sollte.

Dem Grundsatz der Flughafenpolitik, der den Menschen in den Mittelpunkt stellen soll, soll erste Priorität eingeräumt werden, wobei es keine Erst- und Zweitklassmenschen geben darf. Es ist deshalb für uns wichtig, dass die fehlenden Grundlagen für eine seriöse Beurteilung der Betriebskonzeptvarianten so schnell wie möglich nachgeliefert werden. Die raumplanerischen Überlegungen, die Aspekte der Sicherheit verbunden mit der Anzahl Flugbewegungen sowie der Landschaftsschutz stehen für uns im Vordergrund.

Heinz Jauch (EVP, Dübendorf): Als Mitunterzeichner des Postulates kann ich mich im Wesentlichen den Ausführungen des Erstunterzeichners anschliessen.

Die im Postulat gestellten Fragen respektive die regierungsrätlichen Antworten darauf werden den Kantonsrat als Gesamtes sehr stark interessieren müssen. Und die Antworten sind auch für die Gemeinden in der ganzen Flughafenregion und damit für einen grossen Teil der Zürcher Bevölkerung von eminenter Wichtigkeit. Ich denke hier vor allem unter anderem auch an die Fragen über die Auswirkungen im raumplanerischen Bereich, an die Auswirkungen und Konflikte in Bezug auf die Umweltschutzgesetzgebung der Lärmschutzverordnung und dann sicher auch endlich einmal Antworten der Regierung auf Fragen der Sicherheit respektive eine Risikoanalyse. Und ebenfalls sind Informationen – und mehr als Informationen – zu den Auswirkungen des Bundesgerichtsentscheides vom Dezember 2000 dringend notwendig, wo entschieden worden ist, dass sowohl ziviler wie militärischer Fluglärm zusammengezählt werden muss.

In Anbetracht der Bedeutung der Fragen und Antworten bin ich dankbar, dass sich die Regierung bereit erklärt hat, das Postulat entgegen zu nehmen. Und ich bitte den Rat, das Postulat an die Regierung zu überweisen.

Susanne Rihs-Lanz (Grüne, Glattfelden): Mit dem klammheimlichen Landverkauf in Rümlang hat der Regierungsrat einmal mehr bewiesen, dass er die Interessen der Unique mehr gewichtet als die Interessen der Bevölkerung. Er betreibt eine Flughafenpolitik, die nicht ehrlich, die nicht offen ist. Er legt seine Vorhaben nicht klar auf den Tisch. Er betreibt eine äusserst undurchsichtige Flughafenpolitik und er gibt nicht zu, dass – wie ich schon gesagt habe – ihm eben die Interessen der Unique wichtiger sind als diejenigen der Bevölkerung rund um den Flughafen. Mit dieser Haltung muss er sich nicht wundern, wenn sich in allen Himmelsrichtungen Gruppierungen, Bürgerinitiativen und so weiter bilden, die ihrer Unsicherheit, ihrer Angst um den möglichen Lebensqualitätsverlust und ihrer Wut gegen die unlautere Flughafenpolitik des Regierungsrates Luft machen. Der Regierungsrat muss sich nicht wundern, wenn das Vertrauen in seine Flughafenpolitik bei der Bevölkerung auf Null gesunken ist.

Auch das dringliche Postulat von Richard Hirt, Urs Hany und Heinz Jauch betreffend fehlende Grundlagen zu den Betriebsvarianten ist ein Misstrauensvotum. Wie sollen Gemeinden zu den verschiedenen An- und Abflugrouten Stellung nehmen, wenn sie nicht genügend Informationen über deren Auswirkung auf ihre Dörfer haben und über keine näheren Angaben verfügen? Wie sollen sich Menschen für eine Variante äussern, wenn sie nicht wissen, welches ihre Vor- und Nachteile sind? Wie sollen wir Vertrauen haben, dass der Sachplan des Bundes und der Richtplan unseres Kantons koordiniert und widerspruchsfrei ausgestaltet werden, wenn die Baudirektion die Federführung hat? Wie sollen wir Vertrauen haben in den Regierungsrat, wenn die Empfehlungen des runden Tisches nicht berücksichtigt werden, wenn eine Variante Grün ins Auge gefasst wird, mit der eine ganze Region, eine ganze Stadt mit einem sich im Ausbau befindenden Spital dem Flughafen, dem Flugverkehr geopfert wird? Wie sollen wir Vertrauen haben, wenn der Regierungsrat immer noch auf seinen 420'000 Flugbewegungen beharrt?

Die Antworten auf die verschiedenen Flughafenvorstösse – und dies ist auch wieder bei diesem Postulat geschehen – fallen immer gleich aus: Sie sind immer lau, wortreich, kompliziert und untransparent. Sie wirken auf mich meistens wie Ausreden, warum eine Auskunft oder eine Offenlegung nicht oder noch nicht möglich ist. Sie wirken auf mich wenig überzeugend und lassen immer alles offen. Mir fehlen klare Aussagen, klare Stellungnahmen, klare Strategien, auf die ich mich verlassen kann. Und so geht es eben Tausenden von Flughafenanwohnerinnen und -anwohnern.

Und wenn Sie, Regierungsrat Ruedi Jeker, nicht wollen, dass Sie ständig ausgepiffen werden, wenn Sie nicht mehr wollen, dass man Ihnen einfach überhaupt nicht mehr glaubt, dann müssen Sie endlich eine offene, glaubwürdige Flughafenpolitik betreiben. Sonst könnte es eben sein, dass die Gruppierungen und wir im Unterland zu ganz anderen Massnahmen greifen und ganz andere, wirklich sehr alternative Massnahmen ergreifen, die dann – wie soll ich sagen – sehr unangenehme Folgen hätten für Sie.

Ich bitte Sie, machen Sie eine offene Flughafenpolitik, auf die wir zählen können!

Regula Mäder-Weikart (CVP, Opfikon): Regierungsrat Ruedi Jeker, wir hoffen auf eine Beantwortung des Postulates in wenigen Wochen und nicht in der langen Zeit, die das Postulat gewährt.

Die Südgemeinden Wallisellen, Opfikon, Dietlikon und Bassersdorf – wie andere auch – haben bereits jetzt Fluglärm, wie anerkennenswerterweise die Verteilung bereits ist. Auch Rümlang, Bülach, Höri und andere Nordgemeinden werden bereits betroffen.

Wir fordern Sie auf, Ruedi Jeker und damit die ganze Regierung, dass nicht nur der LEQ das Mass der Dinge ist, sondern dass auch einzelne Bewegungszahlen und Bevölkerungszahlen bei Ihren Überlegungen mitspielen. Wir tragen alle rund um den Flughafen die Vorteile und die Nachteile – teilweise auch soziale –, die der Flughafen mitbringt. Wir fordern Sie noch einmal auf, den Eckwerten des runden Tisches Beachtung zu schenken und das Mass in Grenzen zu halten. Lassen Sie die Bäume nicht in den Himmel wachsen, die dann sowieso wegen Fäulnis gefällt werden müssen.

Ursula Moor-Schwarz (SVP, Höri): Das Wesentliche in der Sache habe ich gesagt, nur noch so viel: Das dringliche Postulat, Kantonsrats-Nummer 199/2002, ist ein Luftheuler von Gemeindevertretern aus südlichen Gefilden des Flughafens Kloten, denen das Demokratieverständnis bezüglich Entscheiden des runden Tisches fehlt.

Die SVP-Fraktion unterstützt dieses Postulat nicht, weil es zu einer Ehrenrunde führt, die in der Sache nichts bringt.

Barbara Hunziker Wanner (Grüne, Rümlang): Ich möchte Ihnen nur noch mitteilen: Die Grünen sind für die Überweisung des Postulates, aber nicht im Sinne der Erwägungen des Regierungsrates, der alles auf später verschieben will, sondern im Sinne der Postulanten, welche im SIL-Prozess die nötigen Grundlagen heute verlangen.

Lukas Briner (FDP, Uster): In der Tat habe ich mich spät entschlossen, das Wort hier noch zu ergreifen, aber es bleiben einige Dinge anzufügen, die zu einem abgerundeten Bild der Funktion des Flughafens in der Zukunft einfach gehören.

Die Regierung, die jetzt so viel Prügel einsteckt – namentlich auf dem Rücken des Volkswirtschaftsdirektors – ist um ihre Aufgabe nicht zu

beneiden; da würden Sie mir wahrscheinlich, wenn nicht öffentlich, so doch insgeheim zustimmen.

Der Flughafen Zürich-Kloten ist eine der wichtigsten Infrastruktureinrichtungen im Verkehrsbereich, wenn nicht die wichtigste der letzten sechzig Jahre. Er ist hauptsächlich dafür verantwortlich, dass die Agglomeration Zürich an Gewicht, aber auch an Grösse, Bern, Basel und Genf überholt hat. Das war nämlich während Jahrhunderten nicht so; Zürich kam weiter hinten. Diese Menschen sind jetzt da, und unsere Wirtschaft hat eine Struktur. Diese hätte sich auch anders entwickeln können, aber sie hat sich so entwickelt. Unsere Wirtschaft hat eine Struktur, die sehr stark auf einen interkontinentalen Flughafen ausgerichtet ist. Aus Sicht der Wirtschaft – ich spreche weder für den Norden noch für den Süden noch für den Osten oder den Westen – aus Sicht der zürcherischen Wirtschaft brauchen wir einen Flughafen, der jene direkten Verbindungen in alle Welt sicherstellt, die die Wirtschaft braucht. Über das genaue Ausmass kann man dann noch diskutieren. Aber wir brauchen in diesem Sinne den berühmten Hub – das ist nur ein neues Wort für eine alte Tatsache. Wir brauchen keinen Mega-Hub, aber wir brauchen einen Mini-Hub. Das heisst, wir brauchen die kritische Grösse, um dies alles noch hier zu behalten. Sonst haben wir dann tatsächlich einen Provinzflughafen, aber eine Wirtschaft, die auf einen interkontinentalen Flughafen ausgerichtet ist. Die Folge wäre eine riesige Strukturwandlung mit einem Zusammenbruch am Anfang und riesiger Arbeitslosigkeit. Das muss man im Auge behalten.

Es geht auch nicht um die Betreiberin des Flughafens. Es geht um all jene, die diesen Flughafen brauchen und benützen. Die Betroffenheit der Bevölkerung ist ein Kriterium. Aber es kann nicht angehen – das macht kein anderer Flughafen in der Welt –, den entstehenden Lärm möglichst gleichmässig in alle Richtungen zu verteilen. Er muss hier Schwergewichte setzen. Er muss möglichst wenige belärmen, damit er sich entwickeln kann. Und dazu ist nun die Variante Grün im Spiel. Es wäre verfehlt, sie heute schon totzusagen. Sie ist zumindest weiter zu verfolgen; entschieden ist in dieser Sache ja noch nichts. Und wenn Sie schon die Planung und planungsrechtliche Aspekte ständig ins Spiel bringen, dann denken Sie daran: Es gab jetzt schon eine Planung. Alle Investoren, private und wirtschaftliche, haben sich an dem bisherigen Lärmverlauf orientiert. Und es ist nicht dasselbe, ob jemand dort investiert hat, wo er sich darauf verlassen konnte, dass es

keinen Lärm gibt, oder jemand dies anders machte und den Lärm bei der Investition in Kauf nahm.

Und ein letztes Wort zur berühmten Plafonierung, die jetzt da so unwidersprochen gefordert wird. Niemand, aber gar niemand hat bis jetzt gesagt, wie eine solche Plafonierung in der Praxis durchzuführen wäre. Wollten Sie dann Flugbillette an den Meistbietenden versteigern? Oder wollen Sie eine staatliche Regulierung dessen, was zulässig ist an Flugbewegungen und was nicht? Überlegen Sie sich das gut! Ich bin erst bereit, zu diesem Plafonierungsthema das Gespräch mit irgendjemandem zu führen, wenn ich höre, wie man sich das praktisch vorstellt; das war kürzlich auch nachzulesen in der «Neuen Zürcher Zeitung». Es geht hier nicht um Betreiber des Flughafens. Es geht um den Wirtschaftsstandort Zürich.

Richard Hirt (CVP, Fällanden): Lieber Lukas Briner, Sie müssen auch sagen, dass Sie das Sprachrohr der Unique sind. Sie sitzen nämlich im Beirat der Unique. Das nur noch der guten Ordnung halber, damit man weiss, von welcher Seite die jeweiligen Voten kommen.

Lieber Lukas Briner, man kann plafonieren, indem man den Flughafen nicht ausbaut, indem man zum Beispiel so fliegt wie heute. Da bringt man locker 300'000 Bewegungen hin. Das zeigt ja jetzt das Exempel, dass man das hinbringt. Diese Einwände sind alles nur Störfeuer, um den Flughafen in der Stille des Störfeuers zu forcieren; das ist genügend bekannt.

Und dem Regierungsrat muss ich einfach vorwerfen, dass er irgendwie eine gestörte Wahrnehmung hat. Er nimmt das Volk nicht mehr wahr. Er ist wie ein autistisches Gremium, das irgendwo im Siebnerpakt tagt und die Wirklichkeit nicht mehr wahrnimmt. Die Wirklichkeit, was das Volk will, nimmt die Regierung nicht wahr. So ist es halt nun. Sie können jedermann fragen, vielleicht ausser Lukas Briner und Ursula Moor.

Ursula Moor, Ihnen möchte ich sagen: Das ist kein Luftheuler. Ich bin ein Politiker, der gerne auf Grundlagen basiert. Wir haben in diesem Zusammenhang eine Sicherheitsstudie in Auftrag gegeben, die wir diese Woche präsentieren werden. Das hat nicht die Regierung gemacht. Das haben die Gemeinden gemacht, damit sie eben eine vernünftige Entscheidungsgrundlage haben. Mit Ihnen bin ich einverstanden, dass die Eckwerte des runden Tisches endlich eingehalten

werden müssen. Man kann dies, lieber Lukas Briner, indem man auf die Ausbauphilosophien verzichtet, welche die Piste 28 beidseitig um 300 Meter verlängern, die Glatt umleiten wollen und so weiter.

Man kann auch einen Holzweg zu Ende gehen. Und ich bin fast der Meinung, dass der Regierungsrat auf bestem Wege ist, diesen Holzweg zu Ende zu gehen.

Hartmuth Attenhofer (SP, Zürich): Es ist schon ein bisschen erstaunlich, welche grotesken Erscheinungen der Flughafen bei den bürgerlichen Politikern in diesem Rat hervorruft. Eine löbliche Ausnahme ist Lukas Briner, der versucht hat, bei der Sache zu bleiben.

Dass Lukas Briner nicht deklariert hat, dass er im Beirat der Unique ist, ist eine lässliche Sünde. Das wissen wir nämlich längst, das hat er schon ein paar Mal gesagt.

Aber ich staune ein bisschen über Richard Hirt. Ihn habe ich in früheren Jahren als grossen Befürworter des Flughafens erfahren. Und jetzt hat er gewechselt. Ist Richard Hirt klüger geworden?, frage ich mich dabei. Nein, Richard Hirt ist nicht klüger geworden, Richard Hirt ist etwas ganz anderes geworden, Richard Hirt ist nämlich Gemeindepräsident von Fällanden geworden. Und jetzt spricht er natürlich für die Hauseigentümer von Fällanden, weil diese um ihre Kapitalanlage fürchten. Das ist zwar legitim, Richard Hirt, das dürfen Sie machen, aber Sie sollten es eben hier deklarieren.

Bei Martin Mossdorf sind mir fast die Tränen gekommen. (*Heiterkeit.*) Martin Mossdorf ist hier in diesem Rat bekannt als freisinniger planerischer Baulöwe und nun kommt er plötzlich und vergiesst hier Krokodilstränen wegen eines Moors auf dem Gelände des Flughafens. Das haben Sie noch gar nie gemacht. Ich bin mit Ihnen in der Raumplanungskommission gewesen. Sie haben immer völlig andere Sachen erzählt. Aber jetzt, wo es um Bülach geht, Martin Mossdorf, jetzt haben Sie plötzlich den Naturschutz entdeckt. Das ist für mich wenig glaubwürdig.

Und nun zu Ihnen, Ursula Moor, (*Heiterkeit*) auch Sie dürfen sich selbstverständlich für Ihren Wahlkreis einsetzen. Da habe ich gar nichts dagegen. Nur, wenn Sie natürlich monieren, dass die dicht besiedelten Gebiete reklamieren und keinen Fluglärm wollen, dann sollten Sie sich vorher bei der SVP Schwamendingen einmal erkundigen, was die SVP Schwamendingen sagt bezüglich der Südanflüge.

Ich freue mich aber, dass Sie hier den Spaltpilz in die SVP-Fraktion hineingebracht haben.

Balz Hösly (FDP, Zürich): Richard Hirt, Sie haben mich doch ein bisschen provoziert zu einer Stellungnahme. Sie haben gesagt, Sie seien ein Politiker, der seine Meinung auf Grundlagen basiere. Ich darf Ihnen ein bisschen helfen, die Grundlagen, die Sie haben, vielleicht zu vervollständigen.

Jeder zweite Franken der Schweizer Wirtschaft wird im Ausland verdient, das heisst 50 Prozent unseres Wohlstands kommen von der Schweizer Wirtschaft und ihren Tätigkeiten im Ausland. Wenn Sie sagen, die Bevölkerung wisse genau, was sie wolle, dann kann ich Ihnen sagen, was sie zuerst will: Sie will nämlich den Wohlstand, den wir heute geniessen, erhalten. Und als Zweites möchte ich hier sagen – ich leite ja die Schweizerische Aussenwirtschaftsförderung –, dass 60 Prozent der international tätigen Schweizer Unternehmen sich 45 Autominuten um den Flughafen Zürich herum angesiedelt haben. Mit anderen Worten: Was Lukas Briner gesagt hat von diesem Motor der Schweizer Wirtschaft allgemein, hat eine überragende Bedeutung nicht nur für den Wirtschaftsstandort Zürich, sondern für die ganze Schweiz. Sie vergessen, lieber Richard Hirt, dass jedes kleine und mittlere Unternehmen immer ein Zulieferer eines grossen Unternehmens ist. Kein kleines Unternehmen existiert nur per se, sondern befindet sich in einer langen Kette von Grossunternehmen, die komplexe Projekte betreuen. Die schweizerischen KMU sind Unternehmen, die sich weltweit auf Nischenprodukte spezialisiert haben. Und diese Nischenprodukte müssen sie ihren grossen Partnern weltweit innert kürzester Zeit liefern. Etwas vom Wichtigsten in der heutigen Wirtschaft ist, dass ein Unternehmen sehr schnell und zeitverzugslos liefern kann, wenn irgendwo eine Panne passiert. Dazu brauchen eben nicht nur die Grossen den Flughafen, wie Sie insinuiieren, sondern es brauchen ihn gerade die spezialisierten KMU. Und gerade diese werden bei einer Einschränkung und Zerstörung dieser wichtigen Infrastruktur als Erste die Leidtragenden sein.

Sie haben Lukas Briner vorgeworfen, er habe nicht deklariert, dass er im Beirat der Unique ist. Alle hier drin wissen das, denn Lukas Briner hat es schon ungefähr 16 Mal in diesem Rat deklariert. Was Sie nicht deklariert haben, ist, dass Sie das Sprachrohr von Klaus J. Stöhlker sind, der Sie gebrieft hat. (*Heiterkeit.*)

Hans Heinrich Raths (SVP, Pfäffikon): Zusammen mit einer Minderheit der SVP-Fraktion bin ich für die Überweisung des dringlichen Postulats. Die Beantwortung der aufgeworfenen Fragen ist für eine seriöse Beurteilung der Betriebskonzeptvarianten von grösster Wichtigkeit. Es ist begrüssenswert, dass die Regierung bereit ist, das Postulat entgegenzunehmen. Ich bitte Sie deshalb, das dringliche Postulat zu überweisen.

Lukas Briner (FDP, Uster): Ich werde mich nicht in aller Breite zu allem noch einmal äussern. Ich werde mich namentlich nicht zum Bülaacher Moor und zu Ursula Moor äussern. Ich habe nur den Verdacht, dass jene, die jetzt dieses Moor so im Munde führen – sofern man das mit einem Moor überhaupt kann – dass jene, sobald sie das Ziel erreicht und die Variante Grün vielleicht «gebodigt» haben, dann mit dem Dichter sagen werden: «Das Moor hat seine Schuldigkeit getan. Das Moor kann gehen.» (*Heiterkeit.*)

Äussern möchte ich mich aber zum guten Hirten aus Fällanden. (*Heiterkeit.*) Er hat mich – es ist zum Glück von anderen jetzt schon herangezogen worden – mit dem Vorwurf eingedeckt, ich hätte meine Beiratsfunktion nicht offengelegt. Sie ist offengelegt. Oben ist nachzulesen: Mündlich deklarieren muss man nur, was persönliche Interessen betrifft. Von solchen habe ich nie gesprochen und solche habe ich beim Flughafen auch nicht.

Aber es gibt mir Gelegenheit, in zwei Sätzen noch zu sagen, was denn die Funktion dieses Beirates ist: Ich bin nicht das Sprachrohr der Unique, lieber Richard Hirt. Ich bin für die Unique das Sprachrohr der Zürcher Wirtschaft. Ich kann mich dort frei äussern. Ich habe diese Funktion nicht als Kantonsrat. Ich habe sie in beruflicher Eigenschaft als Direktor der Zürcher Handelskammer. Und dort bringe ich die Anliegen der Zürcher Wirtschaft ein – die selben Anliegen, die ich in meinem Votum vorhin formuliert habe. Was die Unique sagt, verpflichtet mich in keiner Weise.

Persönliche Erklärung von Richard Hirt zu den Voten von Lukas Briner und Balz Hösly

Richard Hirt (CVP, Fällanden): Ich möchte einfach richtigstellen: Ich habe Lukas Briner nicht vorgeworfen, dass er nichts deklariert hat.

Ich habe es nur nochmals wiederholt, damit auch alle Leute wissen – bald die Mehrheit ist ja neu in diesem Saal – was der Hintergrund ist. Ich weiss, was der Flughafen bedeutet, lieber Balz Hösly, und ich habe immer den Flughafen unterstützt, aber als so genannten Alpen-Hub und nicht als überdimensionierten Hub. Zu dem stehe ich noch heute. Ich kenne diese Zahlen, Balz Hösly, da müssen Sie nicht irgendwelche Vorlesungen halten.

Was für mich aber aus der untersten Schublade kommt, das ist «das Sprachrohr von Klaus J. Stöhlker». Die Leute, die mich kennen, wissen, dass ich eine eigene Meinung habe. Das ist tiefste politische Kultur, die Sie da plötzlich anziehen.

Ruedi Noser (FDP, Hombrechtikon): Mir ist es einfach wichtig, dass wir uns etwa vorstellen, was dieser Alpen-Hub ist. Eigentlich ist es ja so, dass wir in der Schweiz 4 Millionen Leute haben, die unseren Flughafen von aussen besuchen und 5 Millionen Schweizer, die ihn benutzen, um aus der Schweiz hinaus zu fliegen.

Es ist uns auch allen bewusst, dass der Tourismus sich das Ziel gesetzt hat, 17 Prozent zu wachsen in den nächsten zehn Jahren. Die Märkte sind Japan, China, Korea. Wie die in die Schweiz kommen, weiss ich nicht, vermutlich über Stuttgart oder München.

Es ist auch so, dass wir in der Schweiz die Zielsetzung haben, den Export um 4,5 bis 5 Prozent pro Jahr zu steigern. Wie das geschehen soll, wenn wir nicht reisen, sei auch dahingestellt. Ich möchte hier anfügen, dass alle Leute, die eine Plafonierung verlangen, doch ehrlich sein sollen und nicht schizophran. Plafonieren muss man nicht die Flugbewegungen. Plafonieren muss man auch nicht die Anzahl Leute, die fliegen. Plafonieren müsste man, wenn man das fordert, den Tourismus. Plafonieren müsste man, wenn man das fordert, den Export. Und plafonieren müsste man, wenn man das fordert, Friends und Family zu treffen – in Europa und in der Welt – und nicht den Flugverkehr! Das wäre ehrliche Politik, wenn man einen Alpen-Hub fordert.

Ratspräsident Thomas Dähler: Nach 19 Voten hat immer noch niemand einen Ablehnungsantrag gestellt.

Regierungsrat Ruedi Jeker: Ich möchte nur noch ergänzend zu dieser Postulatsantwort ein paar Punkte richtigstellen, wo es nötig ist.

Ich glaube, in einem Punkt sind wir uns einig: Es ist ein sehr, sehr komplexes Thema mit sehr, sehr unterschiedlichen Meinungen. Ich habe mir jetzt die Windrose aufgezeichnet – Norden, Süden, Osten, Westen – wo Ihre Voten herkommen. Und ich kann Ihnen sagen, die Zürcher Regierung muss mit der Zürcher Bevölkerung zusammen eine integrale Flughafenpolitik betreiben. Wir können keine Himmelsrichtungspolitik hier zum Flughafen anwenden.

Ich möchte nur noch zwei, drei Richtigstellungen machen, die hier – wider besseren Wissens, muss ich feststellen – immer wieder als Desinformation an die Medien und damit an das Volk herangetragen werden. Und dies ist bei diesem schwierigen Thema meines Erachtens nicht angebracht. Ich glaube, mit Kritik über mich und die Regierung kann ich sehr gut leben und umgehen. Aber wenn Sie die Bevölkerung systematisch mit Ihren Desinformationen bedienen, dann muss ich sagen, habe ich als Politiker einfach Mühe.

Zur Flughafenpolitik des Regierungsrates: Die Flughafenpolitik war noch nie so offen wie in den letzten zwei, drei Jahren. Wir haben überall über jeden Entscheid offen mit Pressekonferenzen, mit Medienmitteilungen informiert. Aber Sie müssen sich eben diese Lektüre vornehmen, wenn Sie hier und heute qualifiziert mitsprechen wollen.

Ich möchte nur eines sagen: Die Regierung politisiert auch mit dem Volk. Gegen den Willen der Unique haben wir das fakultative Referendum für Pistenverlängerungen beantragt. Und was ich in den letzten Tagen in den Zeitungen gelesen und gehört habe, hat mit Information und politischer Wertung aber gar nichts mehr zu tun.

Wenn Sie sich beklagen, im SIL-Prozess werde man, ohne die Details zu kennen, Rahmenbedingungen setzen, dann muss ich Sie daran erinnern, wenn man das vergleichen kann mit einem Richtplan: Sie haben auch Tunnels in den Richtplan hinein gezeichnet oder einzeichnen lassen. Wir haben jetzt Detailstudien, bei denen es darum geht, abzuklären. Ich habe noch nie einen Protest gehört, dass man das dann nicht sollte machen können. Sie müssen dem Planungsinstrument auch immer den richtigen Stellenwert geben.

Dass unter dem Staatsvertragsverdikt, das uns der Bund vorgeben will, diese Zeitabläufe nun einmal so sind, da kann die Zürcher Regierung nichts daran ändern. Und Sie wissen auch, welche Position die

Zürcher Regierung zum Staatsvertrag hat. Sie wissen, jede Pistenverlängerung kommt vors Volk, da sind wir uns einig. Darum ist es auch nicht redlich, wenn man so tut, als ob man das jetzt im SIL-Prozess festgeschrieben hätte und es unumstösslich sei.

Die Zürcher Regierung hat auch die Nachtruhe um zwei Stunden verlängert und diese Verlängerung beim Bund begehrt. Auch das, das wissen Sie, ist eine Politik mit dem Volk. Und was die Rolle des runden Tisches anbelangt, da sind alle Anrainergemeinden um den Flughafen und darüber hinaus auch noch verschiedene Interessengruppen vertreten. Das sind direkt gewählte Exekutivmitglieder Ihrer Gemeinderäte, die da sitzen. Wenn jetzt Richard Hirt oder Barbara Hunziker kommen und sagen, es sei eine unlautere Politik, es entstehe alles im Dunkeln, dann muss ich Ihnen sagen: Das stimmt einfach nicht! Aber Sie müssen sich die Mühe nehmen, diese Dokumente eben auch zur Kenntnis nehmen zu wollen.

Dies noch ein paar Ergänzungen und Richtigstellungen zu den Fakten. Ich betone es noch einmal: Wie Sie diese Fakten würdigen, das ist natürlich Ihrem politischen Temperament und Ihrer Aufgabe anheimgestellt.

Die Regierung ist bereit, dieses Postulat entgegenzunehmen.

Ratspräsident Thomas Dähler: Entgegen meiner vorherigen Aussage hat doch jemand einen Ablehnungsantrag gestellt. Ursula Moor, Höri, beantragt Nichtüberweisung.

Schlussabstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 100 : 42 Stimmen, das Postulat dem Regierungsrat zur Berichterstattung zu überweisen.

Das Geschäft ist erledigt.

Erklärung der Grünen Fraktion zum Flughafen

Martin Bäumle (Grüne, Dübendorf): Ich verlese Ihnen eine Fraktionserklärung der Grünen zum Flughafen – Titel: Das Mass ist voll.

Für die Grünen ist das Mass endgültig voll. Seit Jahren treten der Regierungsrat und vor allem die drei Unique-Regierungsräte die Interes-

sen des Zürcher Volkes mit Füßen. Sie operieren mit Halbwahrheiten und vertreten einseitig die Interessen der Unique und Swiss, ehemals Swissair.

Mit dem Landverkauf und der Verlängerung der Piste 28 in Rümlang gibt der Regierungsrat für ein Butterbrot ein strategisches Grundstück aus der Hand. Die Antwort aus dem Hause Ruedi Jeker auf die Interpellation Willy Germann ist schlicht unwahr. Der Kantonsrat hat dem Verkauf der Grundstücke des Fluglärmfonds zugestimmt mit der klaren Bedingung, dass der damalige Preis für das Land in der Landwirtschaftszone im Bereich des Flughafens nur im Package vertretbar sei und kein Präjudiz für weitere Verkäufe darstellen würde. Der Regierungsrat dreht die Fakten um und behauptet nun, der bezahlte Preis sei von der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt (KEVU) und vom Referenten der Finanzkommission (FIKO) als korrekt beurteilt worden. Damit versucht er sich letztlich hinter der KEVU und dem Referenten der FIKO, also dem Sprechenden, für den bezahlten Schleuderpreis zu verstecken.

Mit dem neuerlichen Landverkauf an die Unique werden aber auch die wahren Ziele des damaligen Deals offensichtlich. Unique plant schon seit langem an neuen Pistenausbauten und damit den Erwerb strategisch gewichtiger Grundstücke wie das zur Verlängerung der Piste 28, welche bei allen Varianten im Rahmen des SIL-Verfahrens vorgesehen ist. Und mit dem Erwerb des Grundstückes im Bereich der von Unique gewollten Parallelpiste im damaligen Package wird auch jener Deal offensichtlich. FIKO, KEVU und der Kantonsrat wurden von Unique, Regierungsrat Ruedi Jeker und seinen Beratern hinters Licht geführt.

Damals wurde grüne Kritik am Geschäft und die Befürchtung, dass der Deal nur zur möglichen Realisierung einer Parallelpiste getätigt werde, als unhaltbare Behauptung und reine Spekulation zurückgewiesen. Die von Unique und Regierungsrat mitfavorisierte Variante Grün belehrt alle eines Besseren und ist ein klarer Vertrauensbruch. Denn mit der Sperrminorität im Unique-Verwaltungsrat bei Pistenveränderung hätten Dorothée Fierz, Ruedi Jeker und Christian Huber diese Planspiele für eine Parallelpiste stoppen können und haben es nicht getan. Hinzu kommt, dass Unique offensichtlich zwar neue pistenstrategische Grundstücke kaufen kann und mit Grundstücken aus dem ehemaligen Fluglärmfonds handelt, jedoch den geschuldeten Betrag für den alten Deal noch nicht bezahlt hat. Oder kann sie diesen

nicht bezahlen, weil sie nicht liquid ist? Und was wissen unsere drei Unique-Regierungsräte? Warum muss der Kanton nach dem 100-Millionen-Kredit nach dem Swissair-Grounding weitere Kredite sprechen? Und dies offensichtlich zu Konditionen, welche für die Unique günstiger sind als am Markt, dafür ohne Sicherheit für den Kanton? Welche Doppelrolle spielt hier Finanzdirektor Christian Huber, der im Auftrag des Volkes unsere Steuergelder haushälterisch verwalten sollte? Er scheint einseitig die Interessen der Unique zu vertreten und beantragt als Regierungsrat kantonale Darlehen für sich – als Verwaltungsrat der Unique – ohne genügende Sicherheiten. Und er wird vom Regierungsrat unterstützt.

Und die Finanzkommission schaut zu, obwohl die Grünen vor Monaten Aufklärung dieses Sachverhalts verlangt haben. Was geschieht bei einem Liquiditätsengpass oder einem Konkurs der Unique? Welche Sicherheiten hat der Regierungsrat auf das Darlehen aus öffentlichen Geldern? Und was tut Regierungsrätin Dorothée Fierz, die für die Raumplanung zuständig ist und die Umweltschutzgesetzgebung durchsetzen sollte? Statt im Regierungsrat und im Unique-Verwaltung für die Rechtssicherheit der bisherigen Raumplanung zu sorgen und sich via Sperrminorität im Unique-Verwaltungsrat gegen neue Anflugschneisen zu engagieren, nimmt sie offensichtlich ebenfalls vorwiegend die Interessen der Unique wahr und lässt es zu, dass durch das SIL-Verfahren die bisherige Raumplanung über den Haufen geworfen wird: Südanflüge, ILS-Installationen, Pistenverlängerung 28 für Ost- und Westanflüge, Planspiele für die Parallelpiste für Südanflüge, Belastung neuer dicht besiedelter Gebiete im Norden wie Bülach. Und der Gesamtregierungsrat? Er ignorierte eine Vernehmlassung, welche diesen Namen nicht ansatzweise verdient – die klare Ablehnung der Gemeinden, aller Varianten – und ignoriert ein weiteres Mal die klare Forderung nach einer Plafonierung bei 320'000 Bewegungen.

Und als unvergleichliche Ignoranz betrachten es die Grünen, dass der Regierungsrat via Regierungsrat Ruedi Jeker seine favorisierte Variante noch als Mehrheit verkauft, weil die Ablehnung am geringsten war, und weiterhin mit Unique zusammen an einer Parallelpiste basteln will. Zudem hat Regierungsrätin Dorothée Fierz mit dem Versuch, im Rahmen des SIL die erste Nacht-Randstunde von 22 Uhr bis 23 Uhr dem Tagesbetrieb zuzurechnen, nachweislich nur die Interessen der Unique und der Airlines vertreten, damit diese in dieser Zeit

mehr Flüge abwickeln können. Damit wollte der Regierungsrat unter kundiger Führung seiner drei Unique-Regierungsräte gegen den Entscheid des Bundesgerichts verstossen nach dem Motto: Die Interessen des Flughafens gehen über alles.

Mit dem Lobbying gegen den Staatsvertrag – zusammen mit Unique und Swiss und unterstützt hier einmal mehr von der Mehrheit des Kantonsrates – versucht der Regierungsrat, den Deutschen die Schuld zuzuschieben, nachdem man die Verwaltungsvereinbarung über Jahre bewusst missachtet und eine Diskussion mit den Deutschen verweigert hat. Die Regierung spielt mit dem Feuer, denn nach einer Ablehnung des Staatsvertrages drohen uns einschneidende Massnahmen. Zur Rettung der Unique und Swiss wird dann der Regierungsrat, wiederum gehorsamst mit Unique zusammen, mit Notrecht Südanflüge beantragen, um die Kapazität des Flughafens aufrecht zu erhalten.

Die wahre Absicht von Unique und den drei Unique-Regierungsräten war aber offensichtlich von Anfang an die Verteilung des Fluglärms in alle Richtungen, um die Kapazität des Flughafens zu maximieren, zum Beispiel Dual-Landing, um damit den Mega-Hub zu realisieren. Denn wie kann man einerseits als Unique mit Maximalforderungen bezüglich Anflügen aus Norden in den Verhandlungen zum Staatsvertrag eine problematische Wochenendregelung provozieren, nur um einige Landungen mehr aus Norden abwickeln zu können, wenn man dann trotzdem bei keiner Variante nur schon das Minimum von 80'000, geschweige denn 100'000 Bewegungen ausschöpft? Mit der Verteilung der Flüge wird aber auch der Lärm verteilt und die Entschädigungszahlungen können minimiert werden, indem grosse Teile keine Grenzwertüberschreitung erhalten werden. Nachdem die damalige Swissair im Kantonsrat lobbyiert hatte, hat nämlich der Kantonsrat mit dem Flughafengesetz die Enteignungsfrage zu Gunsten des Flughafens und der Airlines korrigiert. Den Verlust bezahlen sollen die Grundeigentümer, eventuell die Gemeinden und vielleicht der Kanton. Neuestens sollen sogar Bundessteuergelder genommen werden, die eigentlich für den Schutz vor Bahn- und Strassenlärm reserviert werden. Einmal mehr: Gewinne privatisieren und Verluste sozialisieren.

Aber in einem Punkt wurden der Regierungsrat und die einseitige Interessenvertretung für den Flughafen gestoppt: Der Regierungsrat hat zusammen mit dem Flughafen und der damaligen Swissair höhere Grenzwerte beantragt und via Lobbying im Bundesrat durchgesetzt.

Damit hätten der Flughafenhalter und die Airlines noch weniger Entschädigungen zahlen müssen, obwohl die Lärmbelastung und die Bevölkerung dieselben geblieben wären. Doch hier hat das Bundesgericht mit einem wegweisenden Entscheid Grenzen gesetzt und den Bundesrat mitsamt Airline, Unique und Regierungsratslobby zurückgepfiffen.

Für die Grünen sind die drei Unique-Regierungsräte nicht mehr tragbar. Wir fordern Regierungsrätin Dorothee Fierz, Regierungsrat Christian Huber und Regierungsrat Ruedi Jeker zum Rücktritt auf. Im Verwaltungsrat der Unique könnten sie eigentlich bleiben, denn da haben sie ganze Arbeit geleistet und die Interessen jener privaten Firma bestens vertreten. Aber als Volksvertreter brauchen wir Regierungsräte, welche nicht nur in Worten für das Volk reden, sondern auch danach handeln. Und als Kantonsvertreter im Unique-Verwaltungsrat wollen wir solche, die sich nicht scheuen, die Sperrminorität im Interesse der Bevölkerung durchzusetzen. Deshalb braucht es auch da neue Köpfe.

Zukünftige Regierungsräte und Kantonsvertreter im Unique-Verwaltungsrat sind für die Grünen nur wählbar, wenn sie folgende Bedingungen akzeptieren: Erstens den Verzicht auf einen Mega-Hub mit 40 Prozent Transitverkehr und 420'000 oder mehr Flugbewegungen; zweitens keine Erweiterung des Pistensystems; drittens die Begrenzung der Flugbewegungen auf ein für Mensch, Umwelt und Klima, also auch volkswirtschaftlich erträgliches Mass, jedoch maximal 320'000 Bewegungen gemäss rundem Tisch; viertens ein gesetzliches Nachtflugverbot von 22 Uhr bis 7 Uhr; fünftens die gesetzliche Begrenzung der Gesamtemissionen für den Flughafen, der NO_x-Plafond; zuletzt die Entschädigung der geplagten Bevölkerung durch den Lärmverursacher, also die Enteignungen.

Zudem ziehen die Grünen in Betracht, eine PUK in oben genannter Sache zu verlangen, und werden hierzu eine Interpellation einreichen.

Ratspräsident Thomas Dähler: Martin Bäumle, Paragraf 27 des Geschäftsreglementes lautet: Fraktionserklärungen und persönliche Erklärungen in knapper Form sind zulässig. Ich weiss jetzt, Gott sei Dank, was knapp bedeutet.

Persönliche Erklärung von Alfred Heer zum Minderheitsstandpunkt in der Abstimmungszeitung

Alfred Heer (SVP, Zürich): Der Bund der Steuerzahler hat zusammen mit Tausenden von Unterzeichnerinnen und Unterzeichnern erfolgreich das Referendum gegen den in notabene zwei Anläufen durch den Kantonsrat geboxten Kredit für die Integrationsprojekte ergriffen. Die Geschäftsleitung hat das Referendumskomitee respektive die Minderheit des Kantonsrates gebeten, eine kurze Stellungnahme für die Abstimmungszeitung abzugeben. Obwohl die Frist dafür nicht eine Woche betragen hat, ist die Minderheit diesem Ansinnen nachgekommen. Die Begründung ist ebenso in der gewünschten Kürze ausgefallen.

Mit grossem Befremden hat das Komitee zur Kenntnis nehmen müssen, dass die Geschäftsleitung des Kantonsrates den Text eigenmächtig abändern will und wesentliche Argumente, welche der Mehrheit offensichtlich als gefährlich erscheinen, schlicht und einfach streichen und somit den Stimmbürgern vorenthalten will. Der Bund der Steuerzahler ist über diese antidemokratische Haltung bestürzt, aber nicht überrascht. Offensichtlich ist es im Kanton Zürich heute soweit, dass eine Mehrheit nun bestimmt, welche Argumente die Minderheit im Abstimmungskampf verwenden soll. Mindestens seit der Abstimmung über die Swiss wissen wir, dass die Argumente der Mehrheit, wie sich heute herausstellt, kaum das Papier wert waren, auf dem sie gedruckt wurden.

Die Mehrheit soll demzufolge heute nun wenigstens die Finger davon lassen, an einer Minderheitsmeinung Zensur zu üben, und sich vollumfänglich auf ihre Mehrheitsmeinung in der Abstimmungszeitung konzentrieren. Der Platz, den sie dafür in der Abstimmungszeitung erhält, ist ja auch um einiges grösser. Wer nach der Abstimmung dann tatsächlich die Mehrheit des Volkes vertritt, wird sich weisen.

Die Minderheit appelliert deshalb an alle Demokratinnen und Demokraten aller Parteien, in diesem Saal ihren Entscheid nochmals zu überdenken und die Zensur fallen zu lassen. Es gibt keine sachlich vertretbaren Gründe, den Text der Minderheit zu ändern. Sollte die gegen die freie Meinungsbildung getätigte Zensur aufrecht erhalten werden, wird das Referendumskomitee prüfen, ob sie Stimmrechtsbeschwerde erheben soll.

Persönliche Erklärung von Dorothee Jaun zur persönlichen Erklärung von Alfred Heer

Dorothee Jaun (SP, Fällanden): In meiner Eigenschaft als Präsidentin der Subkommission Beleuchtende Berichte der Geschäftsleitung möchte ich einige falsche Äusserungen von Alfred Heer korrigieren.

Die Geschäftsleitung und die Kommission unterdrücken keine Argumente. Sie ist indessen berechtigt, unsachlich formulierte Argumente korrekt zu formulieren und unrichtige Äusserungen zu korrigieren. Und im Übrigen, Alfred Heer, weiss ich, dass Sie das Ergebnis der Beratungen der Geschäftsleitungen noch gar nicht kennen, weshalb Ihre Anwürfe völlig unkorrekt und unqualifiziert sind.

6. Probleme im Zusammenhang mit Schwarzwild

Dringliches Postulat Jürg Leuthold (SVP, Aeugst a.A.), Hansjörg Schmid (SVP, Dinhard) und Fredi Binder (SVP, Knonau) vom 1. Juli 2002

KR-Nr. 206/2002, RRB-Nr. 1215/24. Juli 2002 (Stellungnahme)

Das Postulat hat folgenden Wortlaut:

Der Regierungsrat wird eingeladen, Massnahmen zu ergreifen, um die Schwarzwildproblematik in Bezug auf das Jagen, die Wildschäden und die damit verbundenen Entschädigungen in Griff zu bekommen. Die Gemeinden sind mit einzubeziehen.

Begründung:

Zwischen dem Jahr 2000 und 2001 hat der Bestand an Schwarzwild sich praktisch verdoppelt, und eine ähnliche Zunahme ist künftig zu erwarten. Kommt dazu, dass die Bauern mehr und mehr sensibilisiert sind. Sie wollen in erster Linie keinen Schaden und in zweiter Linie entschädigt werden. Es kann nicht sein, dass von den Jägern die Lösung des Schwarzwildproblems erwartet wird und ihnen gleichzeitig die Hände gebunden sind. Die Gewichtslimite in der Schonzeit sowie der rigorose Schutz der führenden Bache führen dazu, dass der Jäger bei der Ausübung der Wildschweinjagd mit einem Bein im strafrechtlichen Verfahren steht und mit dem anderen riskiert, den Jagdpass zu verlieren. Diese Situation kann auch nicht durch den Beizug von Jägern aus Revieren ohne Schwarzwild verbessert werden. Die Krimi-

nalisation des Jägers und das Risiko des Jagdpassverlustes müssen also entfallen. Mit der jetzigen Situation wird erreicht, dass kein Jäger mehr ein Risiko eingeht und damit der Abschuss unterbleibt. Das ist exakt das Gegenteil von dem, was ursprünglich sinnvollerweise angestrebt wurde. Schliesslich geht nicht an, dass der gesamte Wildschaden über die Jagdkasse abgewickelt wird. Eine nahe liegende und drohende Massnahme ist, bei erhöhten Schäden zunächst einen Zuschlag für den Wildschaden von den Jägern zu erheben. Richtigerweise sind Wildschäden von der Allgemeinheit zu tragen, da sie Teil der heutigen Realität in unserer von allen beanspruchter Natur sind.

Der Kantonsrat hat das Postulat am 8. Juli 2002 dringlich erklärt.

Die Stellungnahme des *Regierungsrates* auf das dringliche Postulat, unter gleichzeitiger Beantwortung der dringlichen Anfrage KR-Nr. 213/2002, lautet auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion wie folgt:

Seit 1994/95 hat sich im Zürcher Weinland und im Zürcher Unterland, wie übrigens in allen Schweizer Mittellandkantonen, in Deutschland und in Frankreich, der Schwarzwildbestand stark entwickelt. Im Kanton Zürich begrenzte bisher die Autobahn Zürich–Winterthur–St. Gallen die Ausbreitung nach Süden und ins Oberland. Parallel dazu haben auch die Schäden an landwirtschaftlichen Kulturen ein erhebliches Ausmass erreicht. Einige Betriebe sahen sich gezwungen, ihre Fruchtfolge zu ändern oder gar ihr Betriebskonzept vollständig umzustellen. Damit sind in der Regel erhebliche Kosten, Mindereinnahmen und Aufwendungen verbunden. Der Ertragsausfall fällt oft weniger ins Gewicht als die aufwendige Handarbeit, die Beschädigung an den landwirtschaftlichen Geräten bei Rekultivierungsarbeiten und hygienische Probleme in der Milchproduktion zufolge verschmutzten Futters.

Gemäss §45 des Gesetzes über Jagd- und Vogelschutz vom 12. Mai 1929 (LS 922.1) haben die Jagdpächter den Geschädigten den durch das Wild angerichteten Schaden zu vergüten. Diese Vergütung wird dem Jagdpächter aus dem kantonalen Wildschadenfonds ganz oder teilweise zurückerstattet. Bei Schwarzwildschäden beträgt die Rückerstattung an die Jägerschaft 80%. In den letzten Jahren wurden für Schwarzwildschäden aus dem Wildschadenfonds folgende Beträge ausgerichtet: 1996 / Fr. 63'119, 1997 / Fr. 111'990, 1998 / Fr. 80'364, 1999 / Fr. 118'207, 2000 / Fr. 264'960 und 2001 / Fr. 268'098. Die

Revision der Wildschadenverordnung per 1. Januar 2000 (LS 922.5) führte zu höheren Entschädigungsansätzen. Der tatsächliche Schaden wird auf rund Fr. 500'000 im Jahr geschätzt, allerdings konzentriert auf die rund 30 betroffenen Gemeinden und mit empfindlichen Schadenhöhen in einigen besonders hart betroffenen Betrieben. Für Wildschadenverhütungsmassnahmen wurden folgende Auszahlungen vorgenommen: 2000 / Fr. 14'000, 2001 / Fr. 39'245, 2002 / Fr. 7152 (Stand 12. Juli 2002).

Jährlich im Frühjahr werden von den Jagdgesellschaften Schätzungen der Schwarzwildbestände vorgenommen. Da sich die einzelnen Rotten in der Regel in mehreren Revieren aufhalten, sind Mehrfachzählungen unvermeidlich. Die Schätzungen sind daher mit grossen Unsicherheiten behaftet. Einzig im Unterland nehmen verschiedene Jagdgesellschaften die Frühjahrszählungen gemeinsam vor, was die Qualität des Zahlenmaterials erhöht.

Im März/April 2002 hat die Fischerei- und Jagdverwaltung von verschiedenen Jagdrevieren die Meldung erhalten, dass der Schwarzwildbestand nicht weiter zugenommen hat. Die kantonale Jagdkommission war der Ansicht, dass mit dem Abgang (Abschuss und Fallwild) von insgesamt 869 Sauen im Jagdjahr 2001/02 der jährliche Zuwachs erstmals erlegt werden konnte. Im Juni 2002 zeigte sich aber, dass der Bestand an Frischlingen sehr gross ist. Im Gegensatz zu den Vorjahren fiel 2002 auf, dass viele Bachen ihre Jungen wieder normal im Frühjahr zur Welt brachten. Im Bachsertal und am Sanzenberg hat die Jägerschaft mit einem starkem Jagddruck im Feld die Wildsauen mehrheitlich im Wald halten können. Aus der Fachliteratur ist bekannt, dass die jährliche Zuwachsrate an Frischlingen zwischen 50 und 200% des Sauenbestandes betragen kann. Geht man davon aus, dass die Zuwachsrate sehr hoch ist, was in Anbetracht der guten Futterbasis angenommen werden muss, und dass mit dem letztjährigen Abschuss von 869 Tieren der Zuwachs nahezu abgeschöpft worden ist, dürfte der Bestand zurzeit insgesamt etwa 1500 Sauen (1000 Frischlinge und 500 ältere Tiere) umfassen. Der von Landwirtschaftsvertretern vermutete Bestand von 10'000 Sauen ist mit Sicherheit deutlich übersetzt. Ein solcher Bestand würde jährlich zu 20'000 Frischlingen führen, sodass sich im Zürcher Weinland und im Zürcher Unterland 30'000 Wildschweine aufhalten würden. Auch die Ansicht, dass im Jahr 2001 gegenüber dem Vorjahr eine Verdoppelung des Bestandes eingetreten sei, trifft mit Sicherheit nicht zu. Der Sauenab-

schuss hat sich in den letzten zehn Jahren kontinuierlich von 10 bis auf 869 Tiere im vergangenen Jagdjahr erhöht. Die Jägerschaft hat – in aller Regel – in Gebieten mit Sauenmassierungen mit grossem Aufwand einen hohen Jagddruck ausgeübt. Die Abschussquote in den einzelnen Jagdrevieren schwankt pro Hektare wie auch pro Jagdpächter erheblich. In Revieren, in denen der Jagddruck zu gering ist, haben die Gemeinden die gesetzlich vorgesehene Möglichkeit, von ihrer Jägerschaft mehr Abschüsse zu verlangen, ansonsten das Pachtverhältnis aufgelöst werde. In den vergangenen Jahren haben verschiedene Gemeinden von dieser Möglichkeit Gebrauch gemacht. Eine generelle Festlegung einer Abschussquote für alle Reviere ist nicht möglich, da die Wildschweine ihre Einstandsgebiete ändern. Abgangsquoten können deshalb nur kurzfristig und nur in Einzelfällen festgesetzt werden. Die Frage nach dem angestrebten, auch für die Landwirtschaft annehmbaren Schwarzwildbestand kann nicht allgemein beantwortet werden. Zu viele Faktoren, wie das natürliche Nahrungsangebot für Wildschweine, die landwirtschaftlichen Betriebsformen usw., wären dabei zu berücksichtigen.

Der Jägerschaft sind bereits viele Sondermassnahmen zur effizienten Bejagung der Wildschweine zugestanden worden. So ist beispielsweise die aus Sicherheitsgründen grundsätzlich verbotene Nachtjagd auf Wildschweine sowie die Sonntagsjagd zugelassen worden. Ab dem 1. September sind Treibjagden in Maisfeldern zugelassen. Es dürfen dazu ausnahmsweise auch Jagdhunde verwendet werden. Die bundesrechtlich vorgeschriebenen Schonzeiten sind seit Jahren verkürzt. Zu beachten ist, dass der Jagddruck auf Wildschweine nicht ohne negative Auswirkungen auf die anderen Wildtiere und Vögel bleibt.

Die Bejagung des schlaunen und anpassungsfähigen Schwarzwildes erweist sich als äusserst schwierig und zeitintensiv. Die Gemeinden sind zwar verantwortlich für die Verpachtung ihrer Reviere und können von den Jagdgesellschaften die Verminderung der Schäden auf ein tragbares Mass verlangen. Die Jägerschaft stösst aber an ihre Grenzen; sie vermag trotz vielerorts hohem Einsatz und stark erhöhten Abschusszahlen die landwirtschaftlichen Kulturen nicht ausreichend zu schützen. Es ist auch nicht zu verkennen, dass Maisfelder, Kartoffelkulturen und Futterrüben dem Schwarzwild begehrte Nahrung liefern. Daten der Jagdverwaltung belegen, dass die Jägerschaft in den vergangenen Jahren eine erfolgreiche Wildschweinejagd ausgeübt hat. Der Wildsauenabgang umfasst im Jagdjahr 2001/02 insge-

samt 869 (1997/98: 192) Tiere. Einem Dutzend Jäger gelang es im vergangenen Jagdjahr, zwischen 10 und 25 Sauen weidgerecht zur Strecke zu bringen.

Unzutreffend ist die Auffassung, wonach ein Fehlabschuss zur Kriminalisierung führe. In den vergangenen zwei Jahren sind über 25 wildbiologisch und rechtlich unzulässige Abschüsse von Muttertieren vorgenommen worden. Allein in einem Fall, wo jedoch noch weitere, erschwerende Straftatbestände anzuwenden waren, hat die zuständige Strafverfolgungsbehörde eine bedingte Freiheitsstrafe ausgesprochen. Lediglich in diesem und einem einzigen weiteren Fall hat die Fischerei- und Jagdverwaltung den Jagdpass entzogen. Sofern bei Meldung an die Fischerei- und Jagdverwaltung dargelegt werden kann, dass die üblichen jagdlichen Vorsichtsmassnahmen getroffen worden sind, wird in Anbetracht des notwendigen Druckes zum Abschuss von Wildschweinen keine Anzeige erhoben. Die Forderung nach Entkriminalisierung der Jagd ist demnach weitgehend erfüllt.

Zur Herabsetzung der hohen Wildschweineschäden müssen alle Erfolg versprechenden jagdlichen Massnahmen ausgeschöpft werden. Diese Massnahmen müssen jedoch im Rahmen des tierschützerisch und ökologisch Vertretbaren bleiben und hohen Sicherheitsanforderungen genügen. Entscheidend ist auch, dass der jagdliche Eingriff so erfolgt, dass der Schwarzwildbestand tatsächlich sinkt; unsachgemässe Eingriffe können durch Stresswirkung und negative Beeinflussung der Sozialstruktur die Reproduktionsrate erhöhen und somit höhere Abschüsse neutralisieren. Auf Grund weiterer Erfahrungen und Daten sind die bisherigen Massnahmen wie Prävention, Bejagung und Entschädigungsleistungen zu optimieren.

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

Jürg Leuthold (SVP, Aeugst a.A.): Etwas Klarheit bringt diese Antwort schon, besonders was die Anzeigepraxis bei führenden Sauen betrifft. Aber es ist wenig überzeugend, wenn festgehalten wird, dass einerseits Schätzungen des Schwarzwildes mit grosser Unsicherheit behaftet sind und andererseits die Ansicht geäussert wird, man habe im Jagdjahr 2001/2002 den jährlichen Zuwachs erstmals erlegt.

Die Verdoppelung des Bestandes zwischen den Jahren 2000 und 2001 wurde von der Jagdverwaltung selber bestätigt, nunmehr aber in der

Antwort als sicherlich unzutreffend abgetan. Die Antwort weist darauf hin, dass die Gemeinde die Möglichkeit hätte, einen höheren Jagddruck unter dem Hinweis auf die Auflösung des Pachtverhältnisses zu verlangen. Das ist grundsätzlich richtig, erhöht aber wiederum einfach den Druck auf die Jäger. Solange den Jägern aber weiterhin die Hände gebunden sind – ich denke hier wieder an die Kriminalisierung und den damit verbundenen Jagdpass-Verlust – bringt auch die Androhung des Pachtverhältnisses keinen erhöhten Abschuss.

Die Antwort führt aus, es seien der Jägerschaft bereits viele Sondermassnahmen zur effizienten Bejagung der Wildschweine zugestanden worden. Nur schon die Formulierung verrät den falschen Ansatz. Es geht nicht um irgendwelche Zugeständnisse an die Jägerschaft. Es geht vielmehr darum, den Jäger nicht als Instrument zur Wildschweinebekämpfung zu missbrauchen und ihm umgekehrt das Risiko einer strafrechtlichen Verfolgung und eines Jagdpass-Entzugs zu überlassen. Richtig ist, dass die zulässige Nachtjagd und Sonntagsjagd sowie die Verlängerung der Jagdzeiten und die möglichen Treibjagden ab 1. September 2002 in Maisfeldern die Möglichkeit der Bejagung grundsätzlich erweitern. Solange aber am Schutz der führenden Bache mit den entsprechenden Folgen festgehalten wird, wird kein wesentlich erhöhter Abschuss erwartet werden können. Versöhnlicher stimmt, wo ausdrücklich festgehalten wird, dass die Jägerschaft in den vergangenen Jahren eine erfolgreiche Wildschweinjagd ausgeübt hat und die Jägerschaft trotz hohem Einsatz und erhöhten Abschusszahlen an ihre Grenzen stösst.

Zutreffend bleibt entgegen der Antwort, dass ein Fehlabschuss zur Kriminalisierung führt. Ob ein Fehlabschuss mit einer blossen Busse als Übertretung oder aber mit einer Freiheitsstrafe geahndet wird, ist für den Jäger nicht entscheidend. Es bleibt bei einer strafrechtlichen Verfolgung. Nicht zu vergessen ist, dass ein wiederholter Fehlabschuss wohl auch anders beurteilt würde als der erste Fall. Aber gerade die aktiven Wildschweinjäger laufen Gefahr, allenfalls auch ein zweites Mal Pech zu haben. Die Forderung nach Entkriminalisierung ist damit ganz sicher nicht erfüllt, da in jedem Fall mit einer Busse zu rechnen ist. Das Risiko des Jagdpass-Entzugs bleibt über die freie Entscheidungsmöglichkeit der Jagdverwaltung bestehen.

Einzig der zweitletzte Absatz von Seite 5 der Antwort befasst sich mit der wesentlichen Frage gemäss Ziffer 6 der dringlichen Anfrage, allerdings in wenigen Zeilen. Die Jäger sind einverstanden, dass alle

Erfolg versprechenden jagdlichen Massnahmen auszuschöpfen sind. Die Jägerschaft ist auch einverstanden, dass die Massnahmen im tierschützerisch und ökologisch Vertretbaren bleiben, aber auch den hohen Sicherheitsanforderungen genügen müssen. Einzig müsste hier der Regierungsrat klar sagen, worin die Massnahmen im Einzelnen konkret bestehen. Der Schutz der führenden Bache müsste fallen.

Dabei geht es der Jägerschaft nicht um einen Freipass für die unsorgfältige oder gar unweidmännische, das heisst die Ethik verstossende Jagdausübung. Die Jägerinnen und Jäger sind sich der Verantwortung durchaus bewusst, die mit der «Lizenz zum Töten» in der freien Wildbahn verbunden ist. Dann würde der vom Regierungsrat als entscheidend erachtete Punkt eintreten, nämlich, dass durch den jagdlichen Eingriff der Schwarzwildbestand tatsächlich sinkt. Die Bejagung lediglich der männlichen Tiere hat herzlich wenig Einfluss auf den Bestand. Auf Grund weiterer Erfahrungen und Daten sind die bisherigen Massnahmen wie Prävention, Bejagung und Entschädigungsleistungen zu optimieren. Gerade in diesem Zusammenhang hätte die Anfrage Klärung bringen sollen.

Die Antwort des Regierungsrates hält richtigerweise fest, dass bei Schwarzwildschäden die Rückerstattung an die Jägerschaft 80 Prozent beträgt und aus dem Wildschadenfonds erfolgt. Unterschlagen wird die Tatsache, dass der Wildschadenfonds ausschliesslich von der Jägerschaft geäufnet wird. Dies muss der gesamten Bevölkerung bekannt werden.

Ich persönlich bin überzeugt, dass die Verknüpfung der durch jagdbare Wildarten verursachten Landwirtschaftsschäden mit den Jagdpachten beziehungsweise dem Wildschadenfonds in der heutigen Zeit einen politischen wie finanziellen Unsinn darstellt.

Wir bitten um Überweisung.

Stephan Schwitter (CVP, Horgen): Den Wildschweinen fehlen offensichtlich die natürlichen Feinde. Sowohl die Jäger als auch die Bauern können kaum dazu gezählt werden. Deshalb müssen wir mit gesetzlichen Massnahmen die Schwarzwildpopulationen dezimieren. Aber wenn der Regierungsrat bereit ist, das Postulat entgegenzunehmen, unterstützen wir das. Wir stimmen der Überweisung zu.

Silvia Kamm (Grüne, Bonstetten): Ich weiss nicht, wer von Ihnen am Samstag an der EXPO.02 in Biel war und dort die Ausstellung «Territoires imaginaires» gesehen hat. Ich jedenfalls war dort, habe mich köstlich amüsiert und musste dabei an die heutige Ratsdebatte denken. Gezeigt wird dort nämlich unter anderem ein Kurzfilm, der wirklich wunderbar zu diesem Postulat passt. Es geht darin um die zunehmende Verwilderung der Schweiz, weil wilde Tiere wie der Bär, der Luchs und der Wolf wieder in unser Land einwandern. Und in einem witzigen Film wird geschildert, wie ein aufgebrachter und zu allem entschlossener Gemeindepräsident seinen Kampf gegen den Bären aufnimmt. Immer stärker werden sie, diese wilden Feinde, und man muss dringend etwas tun. Man muss Fallen stellen, man muss sie abknallen, man muss ihnen zeigen, dass sie nichts verloren haben im Gebiet der Menschen. Man muss hart durchgreifen, ganz so, wie es die SVP immer propagiert.

Der Wildsauenvorstoss hier ist ja nicht der einzige in dieser Art. Es gab schon Vorstösse wegen der Wiederansiedlung des Luchses. Und anfangs Juli 2002 flatterte eine Anfrage auf meinen Tisch – auch von einem wackeren SVP-Mann – in welcher er fragt, was denn die Regierung gegen die Rabenplage zu tun gedenke. Man fühlt sich bedroht in dieser Partei, fürwahr, ich merke das. Es sind aber nicht nur die menschlichen Fremden, nein eben jetzt neuerdings auch die tierlichen Fremden, die Angst machen. Alles macht Angst in dieser Partei. Es wäre halt schon am schönsten, man könnte einfach eine hohe Mauer um die Schweiz herum bauen und dann nur noch selektiv das hereinlassen, was einem keine Angst macht, was man kennt und was uns nützt. Wir Grünen haben diese Phobien nicht. Und wir werden darum dieses dringliche Postulat nicht überweisen.

Jürg Leuthold hat es gesagt – den Jägern wurde bereits ein ganze Reihe von Sondermassnahmen zugestanden: die Nachtjagd, die Sonntagsjagd, ich mag das jetzt nicht alles aufzählen; Sie können es in der Antwort der Regierung nachlesen. Wir finden, das muss reichen, denn schliesslich werden die Schäden ja auch bezahlt. Niemand muss in diesem Land verhungern wegen den Wildsauen, weil diese ihm die letzte Kartoffel wegfressen.

Dass sich die Jäger um die Jagdkasse Sorgen machen, kann ich menschlich irgendwie noch verstehen. Aber es kann ja wohl nicht im Sinne der Obersparer-Partei SVP sein, dass der Staat hier 100-prozentig zur Kasse gebeten wird. Zu den Kernaufgaben eines Staates

gehört dies jedenfalls ganz bestimmt nicht. Und für uns Grüne gilt: Wer so massiv Steuern senken will wie die SVP, der darf dem Staat keine Vollkaskoversicherung für alles und jedes verlangen, ohne sich zum Gespött zu machen.

Schlaue Tiere wie Wildsauen sind eine Herausforderung an unsere Kreativität. Ich habe vor ein paar Wochen am Radio einen interessanten Beitrag eines Wildbiologen gehört. Er erzählte, dass man versucht, diese nachtaktiven Tiere zu überlisten, indem man ihnen quasi ein Beschäftigungsprogramm verordnet. Es wird Futter im Wald versteckt und das Finden dieses Futters soll die Tiere den Grossteil der Nacht beschäftigen und im Wald behalten, der ja ihr natürlicher Lebensraum ist. So kommen die Tiere gar nicht auf die Idee, ins Maisfeld von Fredi Binder oder ins Kartoffelfeld von irgend einem SVP-Bauern zu wandern. In diese Richtung muss es gehen und nicht in Richtung sinnloses Abknallen. Abgesehen davon habe ich überhaupt keine Lust auf Jäger, die wild um sich schiessen auf alles, was auch nur im Entferntesten an eine Wildsau erinnert. (*Heiterkeit.*) Nein, nein, ich habe keine Angst in den Wald zu gehen, weil ich Ähnlichkeiten habe. Ich habe vielleicht Angst um Sie. Im Übrigen gab es schon Jäger, die auf einen Maschinenmäher geschossen haben, weil sie ihn für einen Hirschen gehalten haben. Diese Geschichte ist verbürgt.

Zum Schluss ist mir noch ein Spruch in den Sinn gekommen, über den ich mich als Kind immer gewundert habe. Sie kennen sicher diese Kleber auch noch, die jeweils an den Autos der Jäger gehangen haben: «Ohne Jäger kein Wild». Denken Sie das einmal weiter: «Ohne Jäger keine Wildsauen». Also schaffen wir doch einfach die Jäger ab!

Gerhard Fischer (EVP, Bäretswil): Unbestritten ist sicher, dass die Probleme mit den Wildschweinen in der Landwirtschaft gross sind. Das verstehe ich, das habe ich selber auch gesehen.

Von einer Kriminalisierung der Jäger, so wird es uns in der Postulatsantwort klar gesagt, kann aber nicht die Rede sein. Ich denke, es muss im Interesse gerade der Jäger liegen, dass wir wirklich auch genau schauen, wie man das macht, dass sie dadurch auch einen gewissen Schutz erhalten.

Bereits in der Wildschutzkommission und der Gruppe «Wald» habe ich durch verschiedene Augenscheine und Diskussionen mit betroffe-

nen Kreisen einen guten Einblick in die ganze Wildschweinproblematik erhalten. Da hat sich gezeigt, dass praktisch alle Landwirte in diesen Regionen betroffen sind. Ich muss eingestehen, ich habe gestaunt, dass auch die Wildschweine keinen Unterschied zwischen konventioneller Landwirtschaft und Biolandwirtschaft machen. Es ist kein Unterschied zwischen Ackerkulturen und Wiesland. Gerade die Biowiesen wurden sogar mehr durchgepflügt von den Wildschweinen, weil es dort offenbar mehr zu finden gibt. Beruhigt hat mich dabei natürlich, dass heute scheinbar jedes Schwein weiss, wo es gesunde Nahrungsmittel zu holen gibt.

Ich habe aber auch gemerkt, dass nicht alles zwischen den Jägern und der Landwirtschaft geklärt ist. Bei einem solchen Augenschein habe ich einen Landwirt gefragt, was er denn als Lösung für das Wildschweinproblem sehe. Und sehr schlagfertig hat dieser Landwirt gesagt, er wäre dafür, dass man wieder Bären einsetzt, um die Jäger zu jagen. Das war seine Antwort.

Nun kann zwar jagdlich einiges geregelt werden, aber wir von der EVP-Fraktion möchten, auch wenn das für die einen vielleicht langweilig tönt, einmal mehr darauf hinweisen, dass wir schon beim «Hasen-Posulat» Ökomassnahmen verlangt haben – ökologische Flächen mit Wildgetreide, wie es bestens erprobt ist und wirklich Ablenkung bringt, besser als die Ablenkung im Wald –, dass dies weiter verfolgt wird und dass man hier auch wirklich Anstrengungen unternimmt. Davon kann die Landwirtschaft in zweifacher Weise profitieren. Es ist ein Anreiz zu schaffen, dass solche Ökoflächen vermehrt angepflanzt werden.

Und zum Schluss ist mir bei diesem Postulat auch eine Differenz in der Meinung aufgefallen, wie die Wildschweine bejagt werden sollen und müssen. Und ich denke, es wird da notwendig sein, dass man das Verhalten der Wildschweine noch besser erforscht, um wirklich so zu bejagen, dass es wirksam ist, sinnvoll, auch sozial sinnvoll, so dass wir letztlich alle dahinter stehen können.

Die Mehrheit der EVP-Fraktion wird das Postulat überweisen, und zwar im Sinne der Regierung.

Regula Götsch Neukom (SP, Kloten): Die SP hat nichts dagegen, dass der Regierungsrat das Postulat entgegennehmen will. Obwohl, erstaunlich ist es schon, dass er das will bei einem Postulat, bei dessen

Begründung derart viel behauptet wird, das er selber für falsch hält. Ausserdem weiss ich nach dem Referat von Jürg Leuthold absolut nicht, was die Postulanten eigentlich wollen. Einerseits sagt er, die Jäger seien an ihre Kapazitätsgrenzen gestossen und andererseits sollen mehr Wildschweine geschossen werden. Da müsste man sich dann einmal noch einigen.

Der Regierungsrat sagt in seiner Stellungnahme, dass keine Verdopplung des Wildschweinbestandes im letzten Jahr stattgefunden hat, dass die Schutzmassnahmen gelockert worden sind und die Jagdmöglichkeiten erweitert wurden, dass keine Kriminalisierung der Jägerschaft stattfindet, dass es nicht einfach eine Abwicklung über die Jagdkasse gibt, sondern dass Rückerstattungen aus dem Wildschadenfonds erfolgen.

Ein Satz ist mir dabei ganz besonders aufgefallen: Die Bauern wollen in erster Linie keinen Schaden und in zweiter Linie entschädigt werden. Und was ist mit den Massnahmen, welche die Bauern selber treffen könnten, um Schäden durch Wildschweine zu vermeiden? Man nennt das Prävention. Ein Postulat von Regula Ziegler mit diesem Ziel wollten Sie jedenfalls nicht an den Regierungsrat überweisen. Knapp 40'000 Franken wurden im letzten Jahr für präventive Massnahmen ausgegeben, aber 270'000 Franken an Entschädigungen ausbezahlt.

Noch ein Wort zur Jagd auf die Wildschweine. Wenn letztes Jahr tatsächlich, wie in der Stellungnahme des Regierungsrates vermerkt, 869 Wildschweine abgeschossen wurden und wenn ein Jäger pro Sau wirklich 50 Stunden braucht, bis er sie hat – das habe ich irgendwo gelesen – dann macht das bei einem Stundenansatz von läppischen zwanzig Franken satte 869'000 Franken Aufwand, der durch das Abschiessen der Schweine verursacht wurde. Ich denke, da lohnt es sich doch, ein bisschen mehr Geld in die Prävention zu stecken.

Der Regierungsrat weist darauf hin, dass Wildschweine gezielt und fachkundig gejagt werden müssen, einerseits um die Schäden nicht noch zu erhöhen zum Beispiel durch führungslose Rotten oder die Reproduktion der Schweine nicht noch anzukurbeln, aber andererseits auch, weil die Tiere so schlau seien. Sie erlauben mir an dieser Stelle darauf hinzuweisen, dass die Wildschweinrotten von Bachen, also den Wildschweinfrauen angeführt werden. (*Heiterkeit.*)

Wir haben nichts gegen einen ausführlichen Bericht im Sinne der Erwägungen des Regierungsrates, bitten ihn aber, verstärkt Gewicht auf die Prävention von Wildschweinschäden zu legen.

Hansjörg Schmid (SVP, Dinhard): Zuerst einige Gedanken zu Silvia Kamm: Aus Ihren Äusserungen merkt man doch ganz genau, dass Sie sich mit der Thematik sehr schlecht auseinandergesetzt haben, sich aber doch kompetent geben wollen. Ich habe am Samstag den Film an der EXPO.02 auch gesehen. Aber was Sie nicht gemerkt haben da drin, das sind die biologischen Zusammenhänge. Jede Wildart, die überhandnimmt, verändert Fauna und Flora, und da sollten auch Sie als Grüne ein Interesse daran haben, dass ein Ausgleich stattfindet.

Ich kann es aber eigentlich kurz machen. Einmal mehr hat die Jagdverwaltung eine Antwort gegeben, die alles beschönigt und bei der Beantwortung der dringlichen Anfrage auf die wichtigsten Fragen kaum eingeht. Wenn nun so getan wird, als sei alles in bester Ordnung, obschon sich die Schäden innert zwei Jahren verdoppelt haben und sich die Vergütungen auf die Hälfte der Schäden beschränkt, so ist der Zustand ganz klar nicht in Ordnung. Die Schäden belaufen sich im Gesamten pro Jahr auf eine halbe Million Franken, wobei nur eine Viertelmillion ausgerichtet wird. Das Urteil, ob das in Ordnung sei, überlasse ich Ihnen.

Ich bin aber froh, dass der Regierungsrat das Postulat übernehmen will und den Chef der Jagd und Fischerei dahin führt, dass das Problem endlich gelöst und zu den noch offenen Fragen Stellung bezogen wird. Wir haben ein Anrecht, auf offene Fragen auch eine Antwort zu erhalten. Es ist auch für uns müssig, das Problem jedes Jahr neu aufzugreifen, und wir hoffen nun wirklich einmal auf die Durchsetzungskraft des Regierungsrates.

Noch eine Anmerkung zu Regula Götsch: Es werden sehr wohl präventive Massnahmen getroffen. Es wird sehr viel Land eingezäunt, aber dafür halt keine Entschädigung verlangt. Darum ist auch die Prävention so tief.

Christian Mettler (SVP; Zürich): Mit der Entgegennahme dieses Postulates bekundet der Regierungsrat, die zunehmende Sauerei in den Griff zu bekommen. Unübersehbar sind die grossflächigen Schäden der wilden Horden. Je tiefer die Pflugfurchen, desto tiefer sind im

Frühling die durch Wildschweine verursachten Löcher. Neue Erkenntnisse und geschickte Fruchtfolgenplanung verhindern teure Schäden. Die Landwirtschaftliche Schule Strickhof informiert auf ihrer Homepage aktuell über die zu treffenden Massnahmen und Möglichkeiten, um Ertragseinbussen von bis zu über 100 Franken pro Are einzudämmen.

Kein Rezept hat man aber offensichtlich gegen die zunehmende Gefährdung der Automobilisten. Regula Götsch, mit einem Auto gehts schneller, da braucht man nicht fünfzig Stunden pro Sau. So schlau und anpassungsfähig, wie es in der regierungsrätlichen Stellungnahme heisst, sind die Viecher nicht – Silvia Kamm hat es bekräftigt. Nicht nur mein Kollege, Nationalrat Ernst Schibli, sondern auch ich habe auf der Strasse mit einer solchen Sau Bekanntschaft gemacht. Das einzige, das dabei verdient hat, ist das lokale Autogewerbe. In diesem Fall ist es also glimpflich abgelaufen für Tier und Autofahrer. Doch nicht immer geht es ohne solche Folgen, leider auch nicht für die Katze, die mein Auto gestern traf. Allein schon im Sinne der Verkehrssicherheit gibt es hier akuten Handlungsbedarf.

Aus Sicht meiner Interessensbindung als Arbeitnehmer der Veterinärmedizinischen Fakultät möchte ich hier auch festhalten, dass eine Regulierung des Bestandes hier notwendig ist, um die zunehmende Ausbreitung der «Schweinepest» einzudämmen.

Und übrigens, eine Nachbemerkung Silvia Kamm: Ich hoffe, mit der Auswilderung oder Einführung von Wildtieren haben Sie nicht unseren Kollegen Hansruedi Bär gemeint. Er hat sich betroffen gefühlt.

Jörg Kündig (FDP, Gossau): Nachdem schon so viele Rednerinnen und Redner sich geäussert haben, um aus einem Wildsau-Problem auch noch ein Frauen- oder sonstiges Problem zu machen, kann ich es mir nicht verkneifen, mich auch noch zu äussern. Vor allem geht es mir darum mitzuteilen, dass die FDP gegen die Entgegennahme dieses Postulates nichts einzuwenden hat.

Tatsächlich ist es so, dass der Wildsaubestand steigt. Wir werden im Zürcher Oberland zunehmend mit Schäden konfrontiert werden. Und es ist halt schon so: Die Wildsau ist ein schlaues Tier. Je mehr Tiere abgeschossen werden, desto mehr Nachwuchs wird produziert. Die Jägerschaft stösst an ihre Kapazitätsgrenzen. Möglicherweise wäre da

durchaus die Gelegenheit, dass Jagdgesellschaften durch professionelle Teams ergänzt würden.

Im Postulat ist einerseits ein Bericht gefordert. Die Antwort des Regierungsrates will vor allem Massnahmen ergreifen. Ich denke, dass diese Massnahmen erforderlich sind. Wie gesagt, die FDP hat nichts gegen die Entgegennahme dieses Postulates.

Hans Jörg Fischer (SD, Egg): Man will ja die Wildschweine nicht ausrotten. Wildschweinschäden geben auch noch mehr Arbeit für den Bauern. Eine befallene Ökowieze zum Beispiel kann man kaum mehr mähen. Das ist auch das beim Mais der Fall.

Ich bitte Sie, das Postulat zu überweisen.

Abstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 91 : 7 Stimmen, das Postulat dem Regierungsrat zur Berichterstattung zu überweisen.

Das Geschäft ist erledigt.

7. Abfallgesetz (Änderung)

Antrag der Redaktionskommission vom 11. Juli 2002

KR-Nr. 398b/1999

Hartmuth Attenhofer (SP, Zürich), Präsident der Redaktionskommission: In dieser Vorlage haben wir im Titel ganz intensiv eingegriffen, indem wir den ursprünglichen Titel von 27 Wörtern in einer langen Diskussion und einer intellektuellen Parforce-Leistung auf zwei Wörter heruntergekürzt haben.

Im Übrigen kann ich Ihnen noch folgende Mitteilung machen: Sie sehen es im Ingress oben. Dort steht «Antrag der Redaktionskommission». Die Geschäftsleitung des Kantonsrates hat am 6. Mai 2002 bei ihrer Konstituierung beschlossen, dass künftig eine Redaktionskommission und nicht mehr ein Redaktionsausschuss des Amtes walten soll. Der ehemalige Ausschuss ist jetzt also zu einer Redaktionskom-

13230

mission geworden, was uns Redaktionskommissionsmitglieder natürlich mit grosser Genugtuung erfüllt.

Wenn Sie mir gestatten, erläutere ich Ihnen eine Änderung, und zwar diejenige in Paragraf 16a, dritter Absatz, letzter Satz. Dort hat es bisher geheissen «wenn nachgewiesen würde, dass eine andere Entsorgung nicht möglich und nicht zumutbar ist». Nun, wenn etwas nicht möglich ist, dann ist es ja auch nicht zumutbar. Umgekehrt wäre es, wenn etwas nicht zumutbar wäre, dann könnte es ja trotzdem möglich sein. Um hier nicht in Konflikte zu geraten, haben wir das Wort «und» durch das Wort «oder» ersetzt, so dass etwas, wenn es nicht möglich oder nicht zumutbar ist, auch nicht ausgeführt werden muss.

Im Übrigen habe ich keine weiteren Anmerkungen und beantrage Ihnen, der Vorlage Kantonsrats-Nummer 398b/1999 zuzustimmen.

Detailberatung

Titel und Ingress

Keine Bemerkungen; genehmigt.

§§ 2, 16a, 17, Titel vor §18, §§ 30, 31 bis 33 und 39a

Keine Bemerkungen; genehmigt.

Schlussabstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 113 : 0 Stimmen, dem Abfallgesetz (Änderung) gemäss Antrag der Redaktionskommission zuzustimmen.

Das Geschäft ist erledigt.

8. Energiegesetz (Änderung; Förderung der Effizienz der Energieanwendung)

Antrag der Redaktionskommission vom 6. Juni 2002

3848b

Hartmuth Attenhofer (SP, Zürich), Präsident der Redaktionskommission: Hier haben wir im Titel eine Substanziierung eingefügt, indem wir gesagt haben, was genau geändert wird, nämlich die Förderung der Effizienz der Energieanwendung. Dieser Usanzenwechsel wird allerdings wieder ein bisschen abtempiert, und zwar aus folgendem Grund: Der Gesetzgebungsdienst der Direktion der Justiz und des Innern ist zurzeit an der Arbeit, um eine neue Form zu finden, wie Gesetze künftig zu formulieren und darzustellen sind. Die Redaktionskommission wird an diesen Erwägungen teilweise teilnehmen und wir werden dann gemeinsam eine neue Form vorstellen, wie die Gesetze formuliert werden sollen.

Im Übrigen habe ich nichts beizufügen. Wir haben redaktionell keine Änderungen vorgenommen.

Allerdings haben wir bei der Marginalie zu Paragraf 8 einen kleinen Druckfehler eingebaut. Wir wollten nämlich einmal wissen, ob irgend jemand im Kantonsrat diese Vorlagen, die aus unserer Küche kommen, auch genau kontrolliert. Und siehe da, es kamen sehr viele Anrufe, die uns darauf hingewiesen haben, die gesehen haben, dass hier «effiziente» statt «effizien» steht. Wir entschuldigen uns selbstverständlich für diesen Dreckfehler – verzeihen Sie – für diesen Druckfehler (*Heiterkeit*) und beantragen Ihnen, der Vorlage 3848b zuzustimmen.

Toni W. Püntener (Grüne, Zürich): Die zweite Lesung der Änderung des Energiegesetzes fällt zusammen mit dem Beginn des Weltgipfels für nachhaltige Entwicklung in Johannesburg.

Ein Diskussionspunkt in Johannesburg ist die Begrenzung des Ausstosses von Treibhausgas. Unabhängig von den Entscheidungen der Staatengemeinschaft geht es darum, dass gehandelt werden muss, und zwar hier und jetzt. Die Haushalte, die Wirtschaft, die Öffentliche Hand, alle sind aufgefordert, in ihrem Verantwortungsbereich dringend die notwendigen Massnahmen zu ergreifen. Der Handlungsbedarf ist immens, in möglichst kurzer Zeit unseren Energieverbrauch auf höchstens einen Viertel des heutigen Verbrauchs zu reduzieren.

Noch sind uns die aktuellen Bilder aus den Hochwassergebieten in Deutschland, Österreich, Tschechien, Rumänien, China, Nepal, Indien, Kambodscha, Vietnam, Thailand und so weiter in bester Erinnerung. Millionen von Menschen haben in den letzten Wochen vor dem

Wasser flüchten müssen, haben ihr Hab und Gut verloren oder sind gar von den Fluten getötet worden. Die gewaltigen Wassermassen haben Flusslandschaften vernichtet, jahrhundertealte Dörfer und Städte zerstört. Die Faktenlage ist klar: Die Überschwemmungen und andere Naturkatastrophen haben sich in den letzten zehn Jahren gehäuft. Die Prognosen sind erschreckend. Es werden noch viel mehr und noch verheerendere Ereignisse vorausgesagt. Bereits heute sind die Folgen von Naturkatastrophen nicht mehr versicherbar. Das Hochwasser der Elbe ist ein Alarmzeichen. Die Elbe gilt nämlich als eher naturnaher Fluss mit vielfältigen Auen und einem mäandrierenden Lauf. Jahrhundertfluten werden voraussichtlich trotz naturnahem Wasserbau, trotz weniger versiegelten Flächen weiterhin erhebliche Schäden verursachen. Ein extremes Hochwasser lässt sich nicht beherrschen.

Die Hinweise, dass das Verhalten der Menschen für die starke Zunahme von Naturkatastrophen verantwortlich ist, werden immer eindeutiger. Der übermässige Energieverbrauch der Menschheit, insbesondere in den Industrie- und Dienstleistungsnationen, führt mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit zu negativen Veränderungen des Weltklimas. Alle jene, die ihr Haus heizen, die duschen, mit dem Auto, dem Flugzeug, dem öffentlichen Verkehr unterwegs sind – kurz wir alle – verursachen den Treibhauseffekt, sind Ursache für die Folgen dieses Treibhauseffekts.

Die Mehrheit im Kanton Zürich, die Mehrheit in der Schweiz hat die Ernsthaftigkeit der Lage noch nicht verstanden und ist offenbar noch nicht bereit, sich der Herausforderung zu stellen. Wenn Sie sich nicht an die Fernsbilder aus Überschwemmungsgebieten gewöhnen wollen oder können, müssen Sie schnell und wirksam handeln.

Auch die hier vorliegende Änderung des Energiegesetzes ist angesichts der Dringlichkeit des Themas höchst bescheiden. Zweieinhalb Millionen Franken jährlich will der Kanton Zürich zur Förderung der Effizienz der Energieanwendung ausgeben – erschreckend wenig angesichts der Hunderten von Millionen Franken, die allein der Kanton Zürich für die Förderung des Strassen- und des Flugverkehrs ausgibt. Zudem sollen mit der Änderung des Energiegesetzes Dinge subventioniert werden, die längst Standardtechnik sind.

Die Grünen sind gespannt, welche Massnahmen der Kanton ergreift, um den Herausforderungen des Klimaschutzes gerecht zu werden. Die Grünen weisen darauf hin, dass es sich hier um bestens bekannte Massnahmen handelt. Diese stehen nämlich seit Jahren mit einer

Vielzahl weiterer sehr guter Ideen im Parteiprogramm der Grünen. Die Grünen haben verschiedene Ideen für die erste Lesung eingebracht; wir verzichten, hier noch einmal darauf zurückzukommen und unterstützen diese sehr bescheidene Änderung.

Ratspräsident Thomas Dähler: Toni Püntener, Sie wissen, dass das nicht ganz reglementskonform ist, was Sie jetzt gemacht haben. Aber Sie wissen auch, warum ich Sie habe laufen lassen.

Detailberatung

Titel und Ingress

Keine Bemerkungen; genehmigt.

§§ 1, 8 und 16

Keine Bemerkungen; genehmigt.

Schlussabstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 119 : 0 Stimmen, dem Energiegesetz (Änderung) gemäss Antrag der Redaktionskommission zuzustimmen.

Das Geschäft ist erledigt.

9. Bewilligung eines Rahmenkredites 2002–2010 für Subventionen gestützt auf § 16 des Energiegesetzes (*Ausgabenbremse*)

Antrag des Regierungsrates vom 11. April 2001 und gleich lautender Antrag der KEVU vom 4. September 2001 **3854**

Esther Arnet (SP, Dietikon), Präsidentin der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt: Der Regierungsrat beantragt dem Kantonsrat, gestützt auf den soeben bereinigten neuen Paragraphen 16 des Energiegesetzes einen Rahmenkredit von 22,5 Millionen Franken zu bewilligen. Dieser soll den bisherigen Rahmenkredit 1998 bis 2002 frühzei-

tig ablösen. Den Anlass für die Änderung des Energiegesetzes und diesen neuen Rahmenkredit habe ich bereits bei der Beratung des Energiegesetzes erläutert; ich verzichte auf eine Wiederholung.

Voraussichtlich stellt der Bund den Kantonen insgesamt Globalbeiträge zwischen 12 und 15 Millionen Franken pro Jahr zur Verfügung. Ab dem Jahr 2003 wird die Vergabung auf Grund der erwarteten Wirkung der kantonalen Förderprogramme vergeben. So entsteht also ein Wettbewerb unter den Kantonen. Wer das beste, also das wirkungsvollste Programm einreicht, erhält am meisten Geld. Geht man davon aus, dass wir die Wirkungsziele erfüllen können, kann man mit jährlichen Beiträgen von 2 bis 2,5 Millionen Franken rechnen.

In der Vorlage des Regierungsrates wird aufgezeigt, wo der Kanton Zürich mit seinen Fördermitteln im Vergleich zu anderen Kantonen steht. Während der kantonale Durchschnitt bei 4.50 Franken liegt, wendet der Kanton Zürich nur gerade 1.20 Franken pro Einwohner auf. Betrachtet man den Kanton Basel-Stadt mit seiner Förderabgabe, so werden dort 45.70 Franken pro Einwohner oder Einwohnerin und Jahr für die Förderung der rationellen Energienutzung ausgegeben. Es ist somit keineswegs so, dass Zürich im Bereich der Förderung im Energiebereich eine Führungsposition einnimmt, im Gegenteil. Noch weniger geben nur gerade die Kantone Appenzell Innerrhoden, Obwalden, Tessin, Luzern, St. Gallen und Schwyz aus.

Mit dem neuen Rahmenkredit für die Jahre 2002 bis 2010 sollen direkte und indirekte Fördermassnahmen finanziert werden. Bei den direkten Massnahmen stehen die Gebäudesanierungen, welche nach dem Minergie-Standard vorgenommen werden, im Vordergrund. Im Bereich der Abwärme und der erneuerbaren Energien wird ebenfalls auf Minergie verwiesen. Für einigen Unmut auf verschiedenen Seiten führt die Feststellung, dass Solaranlagen nicht mehr gefördert werden, und zwar weder die Sonnenkollektoren auf Neubauten noch Photovoltaikanlagen; auch Windanlagen nicht.

Die Kommission sah sich aber vor dem Problem, dass die Weisung des Regierungsrates nicht geändert werden kann. Es wird hier aber in aller Deutlichkeit festgehalten, dass in weiten Teilen der Kommission und anderer Kreise diese Massnahme des Regierungsrates nicht verstanden wird. In der Kommission wurde versichert, dass bei dieser Haltung noch Korrekturen möglich wären. Auch nach dem neuen Gesetzestext steht es dem Regierungsrat offen, auch die Sonnenenergie zu fördern. Es besteht in der Kommission Einigkeit darüber, dass die

Minergie-Standards etwas Sinnvolles sind, weil sie Zielorientierung aufweisen. Es ist hingegen wenig verständlich, wenn Leute, die sich weiter gehend engagieren und die Sonnenenergie nutzen möchten, vom Kanton eine Absage erhalten. So viel zu meinem, wie Sie wohl merken, ganz persönlichen Unmut.

Nun fahre ich mit der gebotenen Objektivität fort. Die Mittelverteilung ist wie folgt vorgesehen:

Gut die Hälfte des Betrages für die direkte Förderung geht an die Minergie-Sanierungen bestehender Gebäude und rund ein Viertel für Holzheizungen. Ein kleinerer Teil geht an die Wärmenutzung aus Wasser und ein Restbetrag zur Unterstützung von Pilotprojekten.

Bei der indirekten Förderung handelt es sich um Aufwendungen für die Energieplanung, Information und Beratung, Aus- und Weiterbildung und das Marketing. Mit dem beantragten Rahmenkredit von 22,5 Millionen Franken für die Jahre 2002 bis 2010 erreicht der Kanton Zürich weiterhin keine Spitzenposition bei der Förderung der rationellen Energienutzung, aber wir schaffen die Voraussetzungen für ein Förderprogramm, das die Bedingungen des Bundes für die Ausrichtung von Globalbeiträgen erfüllen sollte.

Die KEVU beantragt Ihnen einstimmig, den Rahmenkredit zu bewilligen und die Laufzeit des Vorgängers vorzeitig auf Ende des letzten Jahres zu beenden.

Lucius Dürri (CVP, Zürich): Das eben beschlossene veränderte Gesetz im Energiebereich wie aber auch der vorliegende Subventionsbeschluss kommen zur richtigen Zeit. Wir haben kürzlich die Bilanz von «EnergieSchweiz», dieses Bundesprogramms erhalten, das seit einem Jahr läuft. Diese Ergebnisse sind doch zwiespältig. Wir haben zwar 3,5 Prozent Energie eingespart oder – in Millionen ausgedrückt – 700 Millionen Gigawatt. Gleichzeitig aber hat der Gesamtenergie um volle 2 Prozent zugenommen. Das heisst also, auf der einen Seite sparen wir, gesamthaft aber brauchen wir wesentlich mehr. Es sind insbesondere auch die Treibstoffe im fossilen Bereich, die dazu geführt haben. Mobilität hat eben ihren Preis.

Deshalb ist es auch etwas bedauerlich, dass im eben beschlossenen Gesetz der Wunsch oder die Zielrichtung, dass der Kanton sich für die Senkung des Gesamtenergiekonsums einsetzt, nicht drin ist. Trotzdem aber finde ich es gut, dass wir jetzt mit diesem Subventionsbeschluss

ein Zeichen setzen können, aktiv oder noch aktiver zu werden. Esther Arnet hat es dargestellt, dass wir gesamtschweizerisch nicht die Musterknaben sind gemessen an unserem Potenzial. Das heisst also, wir müssen uns trotzdem etwas sputen. Diese Vorlage ist zwingend und dringend. Ich habe trotzdem noch einige wichtige Bemerkungen dazu. Denken wir daran, es handelt sich um einen Rahmenkredit und Paragraph 16 spricht immer noch von einer «Kann»-Vorschrift. Das heisst, ich gehe davon aus, dass trotz dieser «Kann»-Vorschrift der Rahmenkredit bis zum Schluss voll ausgeschöpft wird, auch dann, wenn beispielsweise der Kanton finanzielle Probleme hätte oder grössere Probleme als heute hätte; dass man dann nicht hier ein Sparpotenzial ortet. Deshalb sage ich das vorsorglich, dass man dieses Geld brauchen soll, eben diese – Sie haben es gehört – 1.20 Franken pro Einwohner und Jahr, während andere im Schnitt 3.20 Franken brauchen. Ich glaube, das ist nicht zu viel.

Ein zweiter wichtiger Punkt ist die Mittelverwendung. Es ist richtig, dass man indirekte Förderung betreibt. Hier hat man grossen Erfolg auch in der Zusammenarbeit mit den Verbänden. Ich hoffe, dass es so weitergeht. Bei der direkten Förderung habe ich etwas Mühe mit der Akzentsetzung. Minergie ist ein wichtiger Standard. Er zeigt sich vor allem im Neubau, setzt sich durch im Kanton Zürich, in allen Kantonen, und wird wahrscheinlich in der ganzen Schweiz eine grosse Verbreitung geniessen. Trotzdem sollte man nicht dem grossen Fehler verfallen, andere Förderungen nicht oder nicht mehr zu unterstützen.

Esther Arnet hat trefflich dargelegt, dass gerade der Bereich Sonnenenergie stiefmütterlich behandelt wird. Wenn wir die Energiestatistik anschauen, dann sehen wir, dass im Moment im Bereich Wärme die Sonnenenergie gerade 280 Gigawatt pro Jahr beträgt, während zum Beispiel aus der Umweltwärmenutzung, also Wärmepumpen, immerhin fast 1400 Gigawatt pro Jahr erzielt wird. Die Sonne ist, gemessen an den Möglichkeiten, immer noch relativ schlecht positioniert. Darum kann ich es nicht verstehen, dass der Kanton Zürich diese Förderung nicht mehr gezielt machen will. Denken wir daran, dass andere diese Förderung als notwendig betrachten. Das Elektrizitätswerk Zürich (EWZ) zum Beispiel fördert kombinierte Anlagen, etwa Sonne und Gas oder Sonne und Ölheizung, auch im Sinne eines Überganges, denn Minergie ist ja nicht gerade immer billig. Wenn man eine Gesamtsanierung macht, kommt das teuer zu stehen. Dann heisst es: «Wir haben gar nicht das Geld, eine solche Sanierung zu machen.»

Da wäre man froh, wenigstens einen Teil über erneuerbare Energien sanieren zu können, eben zum Beispiel Sonne und halt in Gottes Namen noch fossile Heizung für die nächsten Jahre.

Deshalb bitte ich die Regierung und auch die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der zuständigen Ämter, noch einmal über die Bücher zu gehen und zu überlegen, ob es nicht sinnvoll wäre, hier etwas Gegensteuer zu geben, damit auch kleinere Erneuerungen im erneuerbaren Bereich durchgeführt werden können. Das Gesetz lässt es ja zu, das haben wir gehört. Das Gesetz ist Gott sei Dank offen. Es geht also darum, die Weisung entsprechend zu korrigieren.

Trotzdem, meine Schlussbetrachtung ist positiv. Ich bin froh, dass der Kanton ...*(Die Redezeit ist abgelaufen.)*

Ernst Brunner (SVP, Illnau-Effretikon): Sinn und Zweck dieses Rahmenkredites von 22,5 Millionen Franken für neun Jahre oder neun Mal 2,5 Millionen Franken pro Jahr ist die Förderung von Projekten zur effizienten Energieanwendung. Einerseits sollen günstige Rahmenbedingungen für neue Projekte geschaffen werden, andererseits sollen auch Förderbeiträge ausgerichtet werden, die Anreiz zur Realisierung von Projekten geben soll.

Der Ölhändler lebt vom Liter Öl, den er verkauft, und nicht vom Liter Öl, der eingespart wird. Er wird sich daher auch kaum stark für die effiziente Energieanwendungsprojekte engagieren. Daher ist es ausserordentlich wichtig, dass in diesem speziellen Punkt der Staat diese notwendigen Projekte fördert. Der erste Kredit dieser Art wurde schon 1992 für die Jahre 1992 bis 1995 gesprochen. Der zweite Kredit folgte für 1998 bis 2002, wird aber per 2001 abgerechnet. Um die Sicherheit für die Planung und Realisierung dieser Projekte in Bezug auf die Beiträge zu erhöhen, wurde der neue Rahmenkredit auf neun Jahre gesprochen. Die Tabelle auf Seite 11 der Weisung zeigt, was mit diesen 22,5 Millionen Franken zusammen mit den Bundesglobalbeiträgen bewirkt werden kann. Es wird erwartet, dass damit zirka 400 Millionen Franken Investitionen ausgelöst werden. Das Ganze erscheint uns aus der Sicht des Gewerbes auch als sinnvolle Wirtschaftsförderung, die der Erhaltung von Kleinbetrieben und deren Arbeitsplätze dient.

Zu Toni Püntener möchte ich sagen, wenn ich schon am Sprechen bin: Toni Püntener, nehmen Sie einmal das Buch vom «Anneli» zur

Hand. In diesem Buch wird herrlich beschrieben, wie schon im vorletzten Jahrhundert die Töss zu riesigen Überschwemmungen geführt hat. Auch die Elbe war im Jahre 1854 nahezu so hoch wie diesmal. Ich möchte damit nur darauf hinweisen, dass die Überschwemmungen nicht nur eine Erfindung der Neuzeit sind.

Die SVP empfiehlt Ihnen, diesen Rahmenkredit zu bewilligen.

Sabine Ziegler (SP, Zürich): Seit Samstag wissen wir: Der Kanton Zürich ist in Bewegung. Und wir bewegen uns auch. Wir bewegen uns ja heute mit einem sehr wichtigen Rahmenkredit. Leider bewegen wir uns erst drei Monate nach der ersten Beratung und das finde ich ein bisschen schade bis jämmerlich, weil es doch um ein Thema geht, wo das Geld im Moment nicht mehr vorhanden ist oder wäre, und man es dringend – wir haben es von der Präsidentin Esther Arnet gehört – für ein gutes Wettbewerbsprogramm, ein Energieprogramm für den Kanton Zürich braucht. Wenn man von Wettbewerb spricht, muss man rasch sein, eben in Bewegung sein; und der Kanton Zürich hat am Samstag auch gesagt, er sei in Bewegung.

Also, wieso soll der Kanton Zürich zuerst auf dem Rang sein? Ganz einfach, weil wir bis jetzt meistens in der letzten Runde waren. Wir haben es gehört – im Durchschnitt etwa 4.50 Franken pro Kopf für die Schweiz. Ja, und wo ist Zürich? 1.20 Franken – nicht einmal einen Kaffee kann man heute damit kaufen, höchstens den Strom, um damit die Kaffeemaschine zu betreiben.

Wo haben wir sonst noch die Legitimation? Schauen wir die Solarstrombörse der EKZ oder des EWZ an! Schauen wir die sieben Millionen Franken an, die pro Jahr von den EKZ in diese Richtung ausgegeben werden. Und wer weiss, ob das in Zukunft noch weiter geht? Das heisst, der Kanton Zürich muss jetzt und hier eine verpflichtende Rolle einnehmen und für diese nächsten neun Jahre so viel wie möglich von diesem Kredit, diesen lächerlichen 22,5 Millionen Franken ausschöpfen, damit er das Geld vom Bund auch abholen kann.

Aber was macht man damit? Wir haben es gehört: Indirekte und direkte Förderung. Ob es um Solarstrom geht – ich will nicht diesen Streit aufnehmen – ich will viel lieber über das dringende Thema der Minergie-Sanierung sprechen. Wir haben viele Häuser im Kanton Zürich, die das brauchen. Das als Standard gebaute Haus in Zürich entspricht den Minergie-Anforderungen. Neu sind die Passivhaus-

Normen – Minergie plus –, die durchgesetzt werden müssen. Aber die Sanierungen dieser alten Gebäude, die einfach mehr oder weniger wie durchsichtige Hüllen Energie rauslassen, das können wir als Kanton Zürich, der eben «der Kanton in Bewegung» ist, nicht zulassen. Pilotanlagen, Demonstrationsanlagen sind zentral; ich denke auch, dass wir ganz zentral in diesem Kanton mit seinen Forschungsinstituten, die sehr gute Arbeit leisten in der Eigenenergienutzung, Energieeffizienz, dass wir hier dieses Wissen haben können, dass wir hier auch für die Wirtschaft im Raum Zürich kleine Betriebe unterstützen können, die wichtige Beiträge leisten im Bereich der neuen und zukünftigen Ideen für Energieeffizienz und -sparen.

Bei den Gebäuden haben wir gesprochen auch von Abwärmenutzung gesprochen. Bei den erneuerbaren Energien können wir uns die Köpfe zerbrechen, welches die richtige erneuerbare Energie ist. Es ist ja egal. Es muss etwas bewegen. Wir sind noch sehr weit im Hintertreffen.

Zur indirekten Förderung. Man sagt: «Ja was soll denn das? Das sind ja diese Kurse, diese Informationsveranstaltungen.» Teilweise wurde sogar Kritik geäußert, da unterstützten wir indirekt irgendwelche Verbände und Assoziationen und irgendwelche Gruppen von Leuten, die sonst nicht unterrichten oder diese Kurse geben können. Aber gerade diese Kurse und Veranstaltungen sind zentral und sehr zu unterstützen. Der Staat soll einen hohen Anteil übernehmen, weil gerade die Weiterbildung, die Ausbildung für unsere Fachkräfte, die wir hier haben – sei es im Gewerbe, sei es in den Beratungsstellen – zentral zu erhalten oder besser gesagt zu entwickeln.

Auch noch ein wichtiger Punkt, von dem ich es ein bisschen traurig finde, dass wir im Kanton Zürich nicht weiter sind, ist die ganze Energieplanung der Gemeinden. Schauen wir das an, dann kommen wir auf etwa dreissig Stück. Und wir wissen ja – da haben wir im Saal diesen Wandbehang –, dass es im Kanton Zürich doch um viel mehr, um eine grössere Gruppierung geht als nur um diese dreissig Gemeinden – 171 ist die genaue Zahl. Hier wäre dringend etwas nötig, was wiederum die Kommunen verpflichtet, einen Beitrag zu leisten, um auch wirklich integrativ eine Energieeffizienz zu leisten, welche eine viel grössere Multiplikatorenwirkung hat als dieser kleine Beitrag von 22,5 Millionen Franken. Wir haben sogar gesehen, dass die Multiplikatorenwirkung für diesen Kredit etwa bei fünf liegt. Wir lösen durch diesen Kredit auch viel grössere Beiträge aus.

Also, wie gesagt, zurück zum «Kanton in Bewegung». Wir bewegen uns hier nicht nur in einem ökologischen Bereich, sondern ganz klar auch in einem wirtschaftlichen Bereich. Ich begrüsse alle, die noch aufstehen für diesen Rahmenkredit, der zentral und wichtig ist.

Toni W. Püntener (Grüne, Zürich): Um ganz ehrlich zu sein, hätte ich Ihnen heute am liebsten beantragt, die Vorlage 3854 abzulehnen. Warum? In den letzten Jahren hat es verschiedene Vorlagen gegeben, mit denen die Kostenwahrheit im Energiebereich hätte umgesetzt werden können. Die Grünen haben sowohl auf eidgenössischer wie auch auf kantonaler Ebene Anträge eingereicht für eine ökologische Finanzreform. Wenn diese Vorstösse angenommen worden wären, könnte heute einiges wesentlich anders aussehen, wäre vieles in der Verkehrs-, Energie- und Umweltpolitik einfacher lösbar. Auch die Steuerdebatte könnte wesentlich entspannter geführt werden, da mit der ökologischen Finanzreform an den Ursachen des staatlichen Finanzbedarfs geschraubt worden wäre und nicht bloss bei den Symptomen.

Nun, bereits im Parlament oder auf Empfehlung der Mehrheiten des Parlamentes wurden diese zukunftsgerichteten Vorstösse abgelehnt. Somit ist die Vorlage 3854 eine Folge der Ablehnungen. Da die Mehrheiten dieses Landes nicht bereit waren, Schwierigkeiten grundsätzlich anzugehen, braucht es jetzt diese Vorlage, die mit Steuergeldern Subventionen an längst selbstverständliche energetische Massnahmen ausrichtet. Ich habe bei der Änderung des Energiegesetzes darauf hingewiesen. Minergie müsste heute bereits an jedem Neubau, an jedem Umbau eine Pflicht sein. Gerade 10 Prozent der Bauten erfüllen dies heute. Und jetzt geht der Kanton Zürich hin und will Minergie-Umbauten – also eine Selbstverständlichkeit – mit einer Subvention aus Steuergeldern fördern. Dies ist erstens klassische «Pflasterlipolitik», zweitens der Dringlichkeit des Themas überhaupt nicht angemessen und drittens eine äusserst selektive Sicht der Dinge, da einmal mehr wichtige Bereiche wie Strom und Verkehr nicht einbezogen sind. Ein positiver Ansatz immerhin ist die Wirkungsorientierung der Subventionen. Da wird die Sonnenenergie zu zeigen haben, dass sie mit der Energieeffizienz mithalten kann.

Ich stelle heute den Ablehnungsantrag zu dieser Vorlage nicht. Meine Fraktion hat mich gebeten, diesen Antrag nicht zu stellen, ganz einfach darum, weil jene, die heute ihre Umweltverantwortung wahrnehmen und eigenverantwortlich vorbildliches Umwelthandeln prak-

tizieren, wenigstens dieses staatliche Finanzpflästerchen erhalten sollen. Jene, die eigenverantwortlich ökologisch vorbildlich handeln, sollen nicht für das Versagen der Mehrheitsenergiepolitik bestraft werden. Darum also sagen die Grünen Ja zu dieser Vorlage.

Martin Mossdorf (FDP, Bülach): Ich möchte jetzt nicht allzu viel Energie verschwenden. Ich möchte effizient bleiben. Und da ja die grosse Mehrheit inklusive auch der Grünen dieser Vorlage zustimmt und diesen Kredit bewilligt – es ist, ehrlich gesagt, nur ein kleiner Betrag, diese jährlichen 2,5 Millionen Franken –, beginnen wir jetzt einmal hier richtige Energienutzungen zu beschliessen und führen das weiter.

Die FDP unterstützt diese Vorlage.

Regula Ziegler-Leuzinger (SP, Winterthur): Es ist dringend notwendig, dass der Kanton Zürich seinen Rückstand in der Energiepolitik wettmacht. Andere Kantone, zum Beispiel der Kanton Basel-Stadt mit seinem Elektrizitäts-Ökobonus, zeigen deutlich, wie viel erreicht werden kann, wenn man eben nur wirklich will. Der Rahmenkredit ist zwar ein richtiger Schritt, er ist aber längst nicht das, was wir unter einer aktiven Rolle des Staates verstehen dürfen. Schauen wir Zürcherinnen und Zürcher doch einmal nach Basel. Nicht immer, aber hier ganz ausgeprägt, können wir von Basel lernen, weil Basel uns vorzeigt, wie Energiepolitik auch betrieben werden könnte.

Wenn wir eine Veränderung in unserem Kanton bewirken wollen, müssen wir mutiger und innovativer werden. Für das Abholen der Förderbeiträge des Bundes, das mit dem geänderten Energiegesetz und diesem Rahmenkredit ermöglicht wird, müssen Programme eingereicht werden. Bereits ab kommendem Jahr – die Kommissionspräsidentin Esther Arnet hat darauf hingewiesen – wird die Höhe der Beiträge auf Grund der Wirkungsprognose der vorgeschlagenen Massnahmen bestimmt. Das stellt eine grosse Herausforderung an die Verwaltung dar. Wir hoffen, dass die Massnahmenpakete, die in Konkurrenz zu den andern Kantonen eingereicht werden müssen, die geforderten Ziele erfüllen werden.

Für den schwergewichtigen Mitteleinsatz der Förderung der Minerergiebauweise haben wir Verständnis, obschon Minerergie durchaus Mängel hat. Immerhin handelt es sich dabei um einen anerkannten

Standard, der breit angewendet werden kann, was seine Nachteile teilweise wettmacht. Wenn sich der Kanton Zürich aber für die Behebung der vorhandenen Mängel stark machen würde, würden wir dies ausserordentlich begrüßen.

In der Weisung wird festgehalten, dass die Förderung der Sonnenenergie und von Windanlagen ausser Betracht fällt. Bereits in der Kommission haben wir darauf hingewiesen. Bitte, Baudirektorin Dorothee Fierz, überdenken Sie diese Haltung nochmals! Weder das Gesetz noch der Kantonsratsbeschluss zum Rahmenkredit zwingen Sie, diese Aussage aufrecht zu erhalten. Nur weil eine Neubeurteilung der Sonnenenergie und der Windanlagen möglich wäre und nur weil wir überzeugt sind, dass Sie bereit sind, diese Aussage nochmals zu überdenken, stimmen wir diesem Gesetz und dem Rahmenkredit zu. Wir hoffen ausserordentlich, dass Sie diese beiden zukunftssträchtigen Energieträger nicht – wie Sie das in der Weisung schreiben – ausser Betracht lassen, im Gegenteil. Wir fordern Sie auf: Betrachten Sie die Sonnenenergie und die Windenergie genau und springen Sie über Ihren Schatten, wenn Sie sehen, dass die Nutzung der Sonnen- und Windenergie eine wirkungsvolle Massnahme ist! Stossen wir doch die engagierten Leute nicht vor den Kopf!

Wir hoffen, dass der Kanton Zürich aber auch mit weiter gehenden Massnahmen sein Schattendasein in der schweizerischen Energiepolitik aufgibt. Die Zürcher Stimmbevölkerung sagt Ja zur Energiewende. Baudirektorin Dorothee Fierz, das sollte Ihnen genügend Energie geben, für eine fortschrittliche Energiepolitik zu kämpfen. Sie machen mit dem Rahmenkredit einen ersten Schritt. Wir sichern Ihnen zu, unsere Unterstützung haben Sie auch, wenn Sie weitere Schritte tun.

Regierungsrätin Dorothee Fierz: Ich möchte mich ganz herzlich bedanken für die konstruktive und wertvolle Diskussion im Rahmen der Änderung des Energiegesetzes und auch bei der Beratung dieses Rahmenkredits.

Wir haben mehrmals gehört, wo der Kanton Zürich im interkantonalen Vergleich steht, wenn wir den Pro-Kopf-Betrag anschauen. Aber ich denke, es ist nicht ganz richtig, wenn wir als alleinige Referenz den Kanton Basel-Stadt sehen, denn dort sind die Verhältnisse einfach nicht vergleichbar mit jenen des Kantons Zürich.

Mit der Bewilligung des Rahmenkredits – was sich jetzt hier auch so abzeichnet – muss ich aber ganz klar sagen: Diese Vorlage hat eine leuchtende Seite, aber sie hat auch eine eher matte Seite. Die leuchtende Seite ist ganz sicher jene, dass weder der Bund noch der Kanton nur fixe Beiträge sprechen, unabhängig von der Leistung.

Dass der Bund die Zuständigkeit für den Gebäudebereich an die Kantone delegiert hat, ist richtig so, denn wir sind viel näher am Ort des Geschehens. Und es ist auch richtig, dass die finanziellen Leistungen des Bundes an die Wirkung des Programms gebunden sind. Ich darf Ihnen versichern, dass wir in der Baudirektion mit einer sehr hohen Motivation uns in diesen Qualitätswettbewerb begeben. Und wir sind auch überzeugt davon, dass es der richtige Ansatz ist.

Nun, die eher matte Seite der Vorlage ist die Tatsache, dass es nicht mehr und auch nicht weniger ist als ein Rahmenkredit. Mit dem Rahmenkredit haben Sie mir noch nicht grünes Licht gegeben für die jährliche Tranche, die wir im Moment mit 2,5 Millionen Franken als kantonalen Beitrag berechnet haben. Sie bewilligen diesen Beitrag jedes Jahr im Rahmen des Voranschlags, und da laufen wir alle gemeinsam die Gefahr, dass, wenn wir unter grossem finanziellen Druck stehen – unter Spardruck –, dass wir die Energieförderung dann als einen weichen Faktor oder als eine weiche Sparmassnahme betrachten. Und da hat Kantonsrat Lucius Dürri natürlich Recht mit seinen Befürchtungen, dass, wenn wir eine «Kann»-Formulierung im Gesetz haben, wir da noch einen Spielraum haben. Der Mohr hat seine Schuldigkeit also noch nicht getan, indem er heute den Rahmenkredit für zehn Jahre gesprochen hat. Ich habe wohl gehört, welche Zustimmung und Akzeptanz dieses Vorhaben findet, aber dies müssen wir gemeinsam jedes Jahr bestätigen, wenn wir miteinander den Voranschlag beraten und dann auch beschliessen. Ich hoffe, dass diese gemeinsame Grundhaltung, die ich heute hier wahrnehmen konnte, uns auch in der ganzen Laufzeit des Rahmenkredites begleiten wird.

Eintreten

ist beschlossen, nachdem kein Antrag auf Nichteintreten gestellt worden ist.

Detailberatung

13244

Titel und Ingress

Keine Bemerkungen; genehmigt.

I., II., III., IV. und V

Keine Bemerkungen; genehmigt.

Schlussabstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 147 : 0 Stimmen, der Vorlage 3854 gemäss Antrag der Regierung und vorberatender Kommission zuzustimmen.

Das Geschäft ist erledigt.

10. Bereitstellung von 24 Mio. Franken aus Fondsmitteln für die Beschleunigung des öffentlichen Verkehrs auf Strassen ausserhalb der Städte Zürich und Winterthur für den Zeitraum 1998 bis 2003 und Beschleunigungsprogramm für den öffentlichen Verkehr auf Strassen ausserhalb der Städte Zürich und Winterthur für den Zeitraum 1998 bis 2003

Bericht und Antrag des Regierungsrates vom 9. Mai 2001 zu den Postulaten KR-Nrn. 179/1997 und 166/1998 und gleich lautender Antrag der KEVU vom 27. November 2001 **3860**

Esther Arnet (SP, Dietikon), Präsidentin der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt: Im Mai 1998 wurden zwei ähnliche Postulate für ein Beschleunigungsprogramm für Orts- und Regionalbusse eingereicht. Gemeinsam ist den beiden Vorstössen, dass sie Massnahmen fordern, die den öffentlichen Verkehr auf der Strasse beschleunigen und die Wartezeiten des öffentlichen Verkehrs, der öffentlichen Verkehrsmittel zum Beispiel im Stau reduzieren wollen. Gemeinsam ist ihnen auch, dass dieses Programm die Strassen ausserhalb der Städte Zürich und Winterthur umfassen soll.

Unterschiedlich sind die Vorstösse bei der Finanzierung. Marie-Therese Büsser-Beer forderte, dass die Finanzierung des Programms über den Strassenfonds zu erfolgen habe, während im Vorstoss, den

Peter Stirnemann und Reto Cavegn ein Woche später eingereicht haben, der Betrag auf 24 Millionen Franken festgesetzt wurde und dieser je zur Hälfte aus dem Strassenfonds und dem Fonds zur Förderung des öffentlichen Verkehrs finanziert werden soll. Im Weiteren fordert Marie-Therese Büsser-Beer ausdrücklich, dass die Beschleunigungsmassnahmen keine Kapazitätssteigerungen auf der Strasse bewirken dürfen.

Der Regierungsrat schreibt in seinem Bericht, dass er die Ziele der beiden Vorstösse teile. Die Sicherstellung der Transportkette durch die Gewährung der ÖV-Anschlüsse hätte höchste Priorität und würde im Rahmen des Integrierten Verkehrsmanagements aufgenommen. Diese Einbettung ins Gesamtkonzept bedeute aber, dass die zeitlichen Vorstellungen der Postulate nicht realistisch sind. Im Weiteren erachtet es der Regierungsrat als notwendig, dass Pilotprojekte und Probebetriebe durchgeführt werden. Einzelne Massnahmen seien aber auch schon losgelöst ergriffen worden.

Der Kommission wurden Unterlagen zum Massnahmenpaket 2 der Busbeschleunigung im Limmattal und zum Raum Zürich-Ost zur Verfügung gestellt. Im Limmattal wurde der Nutzen ermittelt. Eine der fünf Massnahmen konnte nur einen äusserst minimalen Nutzen im Vergleich zu den Kosten ausweisen. Die übrigen vier Massnahmen haben einen guten Wirkungsgrad. Im Raum Zürich-Ost wurden in mehreren Gemeinden verkehrstechnische Anpassungen an den Lichtsignalanlagen vorgenommen. Die Gesamtbeurteilungen sind sehr unterschiedlich. Sie reichen von einem hohen Nutzen-Kostenfaktor bis hin zu einem sehr geringen Wert.

In der Kommission wurde zur Kenntnis genommen, dass der Regierungsrat gewillt ist, dem Anliegen der Postulate Rechnung zu tragen und die Beschleunigung des öffentlichen Verkehrs auf der Strasse mittels geeigneter Massnahmen zu fördern. Die Einbettung in die Gesamtverkehrskonzeption des Integrierten Verkehrsmanagements wird grundsätzlich begrüsst, hingegen sind die zeitlichen Konsequenzen daraus unschön.

Über die Finanzierung der Massnahmen wurde viel diskutiert. Dabei stand die Frage im Vordergrund, ob sie ausschliesslich über den Strassenfonds oder auch über den ÖV-Fonds zu erfolgen habe. Es dürfte Sie nicht erstaunen, wenn ich Ihnen mitteile, dass die Kommission in diesem Punkt keine einheitliche Meinung hat.

Die KEVU beantragt Ihnen, die beiden Vorstösse als erledigt abzuschreiben – nicht weil das Problem gelöst ist, aber weil der Regierungsrat erklärt hat, wie er es angehen will. Wir werden dies mit Interesse weiter verfolgen.

Willy Germann (CVP, Winterthur): Dass Beschleunigungsprogramme notwendig sind, ist seit Jahren eigentlich unbestritten. Trotzdem ist in den letzten Jahren herzlich wenig geschehen. Vor rund sieben Jahren wurde zum Beispiel das erste Mal ein Busbeschleunigungsprogramm für das mittlere Glatttal gefordert. Heute muss dort in Spitzenzeiten für die Busse pro Kurs eine Reserve von zehn bis fünfzehn Minuten eingeplant werden, weil die Busse im Stau stecken bleiben. Sogar die Busspuren sind versperrt, ohne dass die Polizei etwas unternimmt. Dies alles treibt die Betriebskosten in die Höhe, die Transportkette kann nicht sichergestellt werden, Anschlüsse werden verpasst und in den Spitzenzeiten sind immer mehr Busse überfüllt. Zusatzbusse bleiben auch stecken. Wenn die Erschliessung der neuen Arbeitsplätze – nicht nur im Glatttal – nicht einmal mehr durch den öffentlichen Verkehr gewährleistet werden kann, dann riskiert der Kanton Investitionsblockaden. Ich erinnere an einen Brief, den Arbeitgeber letzthin versandt haben.

Seit Jahren schon herrscht im mittleren Glatttal, im Limmattal, in Winterthur, teilweise auch in Zürich eine eigentliche Misere beim strassengebundenen öffentlichen Verkehr. Seit Jahren gibt es Versprechungen zum Beispiel im Zusammenhang mit dem Vorläuferbetrieb der Glattalbahn. Die Glattalbahn wird ganz bestimmt eine gewisse Entlastung bringen. Daneben muss aber der ergänzende Busverkehr ungehindert fliessen können, und dies ist nur möglich, wenn dort gleichzeitig eine restriktive Parkraumpolitik verfolgt wird.

Warum ist nichts geschehen? Und warum wird auch in den nächsten Jahren wenig geschehen an Busbeschleunigung, wenn wir da die Pläne der Regierung genauer anschauen? Die Gründe liegen darin, dass zu wenig Mittel für ein wirksames Beschleunigungsprogramm eingesetzt werden. Wenn neben der Verkehrsinformation und der Verbesserung des Verkehrsflusses auf Hochleistungsstrassen für die eigentliche Busbeschleunigung nur Brosamen übrig bleiben, dann stelle ich die Ernsthaftigkeit des ganzen Projektes in Frage. Es stimmt zwar, Busbeschleunigung ist auf zahlreichen Strassen – gerade in den Städten Zürich und Winterthur – ohne einen fließenden Gesamtverkehr

nicht möglich. Ein Integriertes Verkehrsmanagement allein bringt aber nur dann etwas, wenn man den Mut hat, wirklich eine Zuflusssteuerung durchzusetzen, zu dosieren, wie es so schön heisst, nicht zuletzt auch bei Parkhausausfahrten; zu dosieren in einer Masse, dass das Strassennetz nicht überlastet wird und ausreichend Kapazitäten für den Bus bekommt, Kapazitäten nicht bloss an den Knoten mit Lichtsignalen, sondern teils auch durch eigene Busspuren. Ganz ohne bauliche Massnahmen kommt ein Beschleunigungsprogramm also nicht aus, vor allem, wenn die Nullwartezeit für den strassengebundenen öffentlichen Verkehr angestrebt werden soll.

Trotzdem gilt: Mit einem Integrierten Verkehrsmanagement kann mit den gleichen finanziellen Mitteln ein Mehrfaches an Verbesserungen erreicht werden als mit baulichen Massnahmen. Elektronik bringt mehr als Beton. Jede Prioritätenliste der Baudirektion müsste also auch Programme für das Integrierte Verkehrsmanagement enthalten.

Peter Stirnemann (SP, Zürich): Öffentlicher Busverkehr auf Strassen entlastet das regionale Strassennetz, wenn es gelingt, durch eine attraktive Ausgestaltung, das heisst regelmässigen, zügigen, pünktlichen Betriebsablauf einen noch grösseren Anteil des Strassenverkehrs zu übernehmen. Dazu braucht es Busbeschleunigungsmassnahmen an Verkehrsanlagen auf Strassen – eine Binsenwahrheit, erstaunlicherweise immer noch desavouiert und ignoriert.

Beschleunigungsmassnahmen an Verkehrsanlagen für regionale Buslinien sind notwendige ergänzende flankierende Massnahmen zum S-Bahn-System, damit dessen Attraktivitätswirkung auch in der Fläche voll zum Tragen kommen kann. Beschleunigungsmassnahmen für regionalen Busverkehr sind deshalb zwingend, um den Grossteil vor allem des regelmässig anfallenden und nach engen Gesetzmässigkeiten ablaufenden Strassenverkehrs – dies ist zunächst vor allem der Berufsverkehr, zunehmend aber auch Einkaufs- und Freizeitverkehr – dauerhaft auf das öffentliche Verkehrssystem umlagern zu können; und dies eben auch dann, wenn dieser Verkehr seine Quellen nicht in unmittelbarer Nähe eines S-Bahnhofes hat.

Durch diese Umlagerung wird Strassenraum frei für jene Verkehrsteilnehmer, welche zwingend auf das Auto angewiesen sind, eben jene, die noch keine ÖV-Alternative haben. Wesentlich teurere Strassenkapazitätsausbauten erübrigen sich und leisten damit auch

dem Strassensystem einen Dienst. Beschleunigungsmassnahmen für den ÖV auf Strassen sind somit integraler Teil von Problemlösungen für den Gesamtverkehr auf Strassen und betreffen somit beide Verkehrssysteme gleichermassen. Folgerichtig sollen Mittel für solche Busbeschleunigungsmassnahmen an Verkehrsanlagen, an Strassen sowohl aus dem Strassenfonds als auch dem Verkehrsfonds bereit gestellt werden, wie Reto Cavegn und ich dies mit unserem Postulat für einen 24-Millionen-Franken-Kredit verlangt haben. Dies ist bei den bisher realisierten Massnahmen realistischerweise und auftragsgemäss, wie das Postulat es verlangt, erfolgt. Im mittleren Glatttal im Zusammenhang mit dem Bus-Vorlaufbetrieb zur Glatttalbahn: Dübendorf, Wallisellen, Opfikon, Rümlang; im Limmattal in Dietikon und Schlieren; in Zürich-Ost in Wangen, Brüttisellen, Dietlikon und Dübendorf.

Die im Postulat vorgegebene Frist für den 24-Millionen-Kredit ist aber noch nicht abgelaufen. Diese Mittel sind auch noch längst nicht erschöpft. Streng genommen wäre der Termin für eine Abschreibung noch verfrüht. Das Postulat von Reto Cavegn und mir hat jedoch bedeutende langfristig wirkende Impulse gesetzt. Am 4. November 1998, anderthalb Jahre nach Überweisung dieses unseres Postulates, hat der Regierungsrat die Planung und Aufarbeitung des so genannten Integrierten Verkehrsmanagements (IVM), das Sinn und Zweck dieses Postulates eigentlich entspricht, beschlossen. Mit dem IVM werden planerische und infrastrukturelle Massnahmen zur besseren Nutzung des bestehenden intermodularen Gesamtverkehrssystems ausgelöst. Das ist ein entscheidender Schritt zur Reduktion von Zeitverlusten an den Verkehrsanlagen, insbesondere auch des öffentlichen Verkehrs.

Wir setzen grosse Erwartungen in die zügige Umsetzung des Integrierten Verkehrsmanagementkonzepts – Nachholbedarf ist da gegeben, Konzepte fehlen noch für die Region Winterthur, oberes Glatttal, Furttal, die Region Zimmerberg, Pfannenstiel, Unterland und Weinland. Wir hoffen und wir drängen darauf, dass das IVM auch hier zügig zum Durchbruch und zur Anwendung kommt. In diesem Sinne stimmen wir der Abschreibung beider Postulate, sowohl demjenigen von Reto Cavegn und mir als auch dem von Marie-Therese Büsser zu und bitten Sie, dies auch zu tun.

Reto Cavegn (FDP, Oberengstringen): Die FDP ist mit der Abschreibung beider Postulate einverstanden. Die Regierung hat das Ziel erkannt und auch den richtigen Weg eingeschlagen.

Knappe Strassenkapazitäten – und die sind wirklich knapp in unserem Kanton – müssen mit intelligenter Bewirtschaftung belegt werden. Mit dem Integrierten Verkehrsmanagement werden beide, sowohl der motorisierte Individualverkehr (MIV) wie auch der ÖV gefördert. Demzufolge ist auch zwingend, dass die Kosten von beiden getragen werden. Es müssen also beide Fonds mit den Investitionen belastet werden. Damit wird auch dem grundsätzlichen Commitment Rechnung getragen, dass beide Verkehrsträger zusammen gegenseitig entwickelt und in diesem Fall beschleunigt werden.

Mit einem leisen, aber deutlichen Knurren nehmen wir das Zeitbedürfnis zur Kenntnis. Es geht einfach viel zu lang, bis diese Systeme eingeführt und auch umgesetzt werden. Aber es bleibt uns im Moment nichts anderes übrig, als dem Regierungsrat und den Fachkreisen Glauben zu schenken, dass die zehn Jahre nötig sind, bis wir all das haben, was wir gerne möchten. Ich hoffe aber, dass möglichst schnell die ersten Etappen in Betrieb genommen werden, dass es nicht nur für den ÖV in Betrieb genommen wird, sondern dass auch der MIV davon profitieren wird.

In diesem Sinne: Die FDP wird die Abschreibung unterstützen.

Toni W. Püntener (Grüne, Zürich): Viele von Ihnen haben am letzten Samstag Erfahrungen mit dem Staumanagement gesammelt, mit den Warteschlangen an der EXPO.02 nämlich. Dank der Angabe der voraussichtlichen Wartezeiten haben Sie Ihren Ausstellungsbesuch planen können. Eines ist allerdings klar: Warten mussten Sie trotz Planung. Die gesamten Wartezeiten hätten nur verhindert werden können, wenn weniger Menschen an der EXPO.02 gewesen wären, was wir der EXPO.02 ja sicher nicht wünschen.

Wie sieht es nun beim Verkehrsmanagement auf der Strasse aus? Das deutsche Umweltbundesamt hat die Umweltwirkungen solcher Managementsystemen untersucht, und die Untersuchung kommt zu klaren Schlüssen: Die grösste Umweltentlastung ergibt sich durch eine echte Reduktion der Fahrleistungen, also durch weniger Fahrzeugkilometer. Dazu gehört auch, dass der öffentliche Verkehr verstärkt zu nutzen ist. Das Verkehrsmanagement weist im Vergleich dazu kaum einen

Beitrag zur Reduktion der Umweltbelastung des Verkehrs. Ein hoch komplexes Integriertes Verkehrsmanagement mit viel Technologie und Computern reicht bei weitem nicht. Nach wie vor muss es darum gehen, im Interesse von Mensch und Umwelt den Gesamtverkehr mit möglichst geringen Umweltwirkungen aufzuwickeln. Es reicht nicht, Busse und Autos möglichst elegant und flüssig aneinander vorbei zu führen. Dringend sind weitere Anstrengungen, die dazu beitragen, dass möglichst viele Menschen mit dem öffentlichen Verkehr, zu Fuss und mit dem Velo unterwegs sind. Dazu braucht es in der Verkehrspolitik klare Prioritätensetzungen zu Gunsten der umweltverträglichen Verkehrsmittel.

Die Grünen werden sich der Abschreibung der beiden Postulate nicht entgegensetzen.

Adrian Bergmann (SVP, Meilen): Der Regierungsrat hat es ausgeführt – verschiedene Vorstösse können mit diesem Geschäft abgeschrieben werden. Busbeschleunigung und Integriertes Verkehrsmanagement, Anliegen der Postulanten, gehen zum Teil in Erfüllung. Aber machen Sie sich nicht zu viele Hoffnungen. Weder Busbeschleunigung noch Integriertes Verkehrsmanagement können die grossen Staus rund um Zürich lösen. Wenn vorhandene Kapazitäten im Individualverkehr nicht ausreichen, dann haben diese Massnahmen, wie auch Vertreter der Baudirektion richtig feststellen, allein eine qualitative Verbesserung des Verkehrsflusses zur Folge. Die Staus bleiben.

Deshalb – und wir betonen dies nur einmal mehr: Die Regierung hat unsere Unterstützung, wenn wir erkennen, dass sie mit aller Kraft die Umsetzung der Hochleistungsstrassen-Strategie, an der sie noch arbeitet, forciert. In der Erwartung, dass, wie von der Regierung versprochen, auch der Individualverkehr vom IVM profitieren wird, sind wir mit der Abschreibung dieser Geschäfte einverstanden.

Kurt Schreiber (EVP, Wädenswil): Es gibt auch bei dieser Frage zwei Perspektiven: Die der einen, welche im Bus sitzen, aber stehen und nicht vorwärtskommen, weil ihnen ein einzelner Automobilist die Weiterfahrt versperrt und die deshalb ihren Anschlusszug nicht erreichen. Dann haben sie eine Wut auf die Benutzer der individuellen Verkehrsmittel. Umgekehrt, wenn Sie als Chauffeuse oder als Chauffeur im Auto sitzen, im Stau stehen, nicht weiterkommen, dann haben

Sie als gleiche Person wieder eine Wut, ganz einfach auf die andere Seite. Sie sehen also, es werden hier Energien freigesetzt, die es eigentlich gar nicht braucht. Und aus diesem Grund ist es auch wichtig, dass dieses Verkehrsmanagement, das jetzt schon verschiedentlich angesprochen wurde, geschaffen wird.

Etwas möchte ich aber doch ganz klar sagen: Wenn ich im Bus sitze, dann bin ich in der Regel nicht allein – im Auto passiert das eher –, dann habe ich sechzig, vielleicht achtzig oder noch mehr Mitmenschen um mich herum, die nicht weiterkommen. Und wenn wir eben diese Menge von Leuten anschauen, dann ist es sicher folgerichtig, dass man versucht, das öffentliche Verkehrsmittel in dieser Beziehung zu beschleunigen.

Wir haben in unseren Vorstößen immer von Beschleunigung gesprochen und stehen dahinter. Wir stehen auch dahinter, dass diese Postulate abgeschrieben werden. Aber bitte, Baudirektorin Dorothee Fierz, schauen Sie doch dazu, dass diese Beschleunigung im Sinne von Beschleunigung in Bezug auf den Termin geht, vielleicht ein bisschen schneller als diese zehn Jahre. Ich glaube, Beschleunigung im Schnecken tempo ist eher ein Widerspruch; und damit sind wir im Moment konfrontiert. Trotzdem kann ich Ihnen mitteilen, dass die EVP-Fraktion der Abschreibung beider Postulate zustimmt.

Regierungsrätin Dorothee Fierz: Ich denke, auch dieser Abschreibungsantrag wird mehrheitsfähig sein, obwohl es einige Kritiker gibt. Um diesen Kritikern den Schritt noch etwas einfacher zu machen, ergreife ich noch kurz das Wort.

Ich möchte Sie über den aktuellen Stand unseres IVM-Projektes informieren und Ihnen auch darlegen, was sich in der Zwischenzeit seit dem regierungsrätlichen Antrag aus dem Jahr 2001 und heute getan hat.

Wir haben ein weiteres wichtiges Vorprojekt lanciert; es ist die jährliche Betriebsoptimierung im Glatttal, wo es darum geht, den Anschluss der Buslinien an das S-Bahnnetz sicherzustellen. Und es ist ja genau dieser kritische Punkt, den Sie, Willy Germann, erwähnt haben. Das ist ein Schwachpunkt, das ist ein Defizit in unserer Verkehrsinfrastruktur, und den gilt es zu beheben. Dieser Bericht der Projektphase sagt klar aus, dass wir anhand von zwei klaren Beispielen, zwei Buslinien – es sind die Linien 759 und 781 – die Wirkung prüfen

müssen. Wir müssen auch schauen, ob wir die Ansteuerung der Lichtsignalanlage noch flexibler schalten können und damit eine grosse Wirkung erzielen.

Wir haben einen Zeitplan zur Umsetzung dieser Testphase. Ich denke, es ist realistisch, dass wir Ende 2002 damit starten und die Auswirkungen dann Mitte 2003 analysieren können. Damit kriegen wir wieder ganz klare Aussagen, was wir wie mit welchen Mitteln und mit welchen Instrumenten bewirken können, um eben Sinn und Geist der Postulanten entsprechen zu können.

Und noch ein Wort zu Adrian Bergmann: Auch Sie können ganz beruhigt zustimmen. Wir arbeiten mit Hochdruck an der Strategie HLS. Ich werde die Freude haben, Sie in absehbarer Zeit über die Ergebnisse informieren zu können. Diese sind konkret und handfest, und Sie werden dann Freude haben an der Baudirektion.

Schlussabstimmungen

Der Kantonsrat beschliesst mit 142 : 0 Stimmen, dem Antrag von Regierungsrat und vorberatender Kommission gemäss Vorlage 3860 zuzustimmen und das Postulat KR-Nr. 179/1997 als erledigt abzuschreiben.

Der Kantonsrat beschliesst mit 136 : 0 Stimmen, dem Antrag von Regierungsrat und vorberatender Kommission gemäss Vorlage 3860 zuzustimmen und das Postulat KR-Nr. 166/1998 als erledigt abzuschreiben.

Das Geschäft ist erledigt.

11. Planungs- und Baugesetz (Änderung; Anpassung an die Gesetzgebung des Bundes) (*Reduzierte Debatte*)

Antrag der Redaktionskommission vom 12. Juni 2002 **3891b**

Hartmuth Attenhofer (SP, Zürich), Präsident der Redaktionskommission: Bei dieser Vorlage haben wir lediglich den Titel substantiiert. Dies deshalb: Wenn die Vorlage im Amtsblatt publiziert ist und der

aufmerksame Leser sie sieht, dann weiss er sofort, dass ein Referendum aussichtslos ist, denn egal wie das Volk darüber abstimmen würde, es würde nicht gelten, da dies ja lediglich eine Anpassung an die Gesetzgebung des Bundes ist – und Bundesrecht bricht bekanntlich kantonales Recht.

Die Redaktionskommission beantragt Ihnen, der Vorlage 3891b zuzustimmen.

Detailberatung

Titel und Ingress

Keine Bemerkungen; genehmigt.

§§ 357 und 358a

Keine Bemerkungen; genehmigt.

Schlussabstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 131 : 0 Stimmen, dem Planungs- und Baugesetz (Änderung; Anpassung an die Gesetzgebung des Bundes) gemäss Antrag der Geschäftsleitung zuzustimmen.

Abschreibung von Vorstössen

Postulat KR-Nr. 99/1997 betreffend Öffnung der Landwirtschaftszonen,

Motion KR-Nr. 35/2002 (überwiesen als Postulat) betreffende Erlass eines Ausführungsgesetzes zum teilrevidierten BG über die Raumplanung

Schlussabstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 137 : 0 Stimmen, das Postulat KR-Nr. 99/1997 als erledigt abzuschreiben.

Schlussabstimmung

13254

Der Kantonsrat beschliesst mit 136 : 0 Stimmen, die Motion KR-Nr. 35/2001 (überwiesen als Postulat) als erledigt abzuschreiben.

Das Geschäft ist erledigt.

Verschiedenes

Rücktritt von Peter Stirnemann, Zürich, aus der Kommission für Planung und Bau

Ratssekretär Hans Peter Frei verliest das Rücktrittsschreiben: «Ich will auf den 10. September 2002 aus der Kommission für Planung und Bau (KPB) zurücktreten und mich damit von der gleichzeitigen Tätigkeit in zwei Sachkommissionen, der Kommission für Energie, Umwelt und Verkehr und der Kommission für Planung und Bau, entlasten. Ich bitte um Kenntnisnahme.»

Ratspräsident Thomas Dähler: Ich danke Peter Stirnemann für die in der KPB geleistete Arbeit und bitte die Interfraktionelle Konferenz, die Ersatzwahl vorzubereiten.

Schluss der Sitzung: 12.00 Uhr

Es findet eine Nachmittagssitzung mit Beginn um 14.30 Uhr statt.

Zürich, den 26. August 2002

Die Protokollführerin:
Heidi Khereddine-Baumann

Vom Ausschuss Ratsprotokolle der Geschäftsleitung genehmigt am 30. September 2002.