


104. Sitzung, Montag, 11. Juni 2001, 8.15 Uhr

 Vorsitz: *Martin Bornhauser (SP, Uster)*
Verhandlungsgegenstände
1. Mitteilungen

- Antworten auf Anfragen
 - *Elektronische Auszählung bei Abstimmungen*
KR-Nr. 71/2001 Seite 8684
 - *Aufarbeitung der Geschehnisse in psychiatrischen Kliniken*
KR-Nr. 72/2001 Seite 8686
 - *Offene Rennbahn Oerlikon*
KR-Nr. 74/2001 Seite 8690
 - *Boni ZKB*
KR-Nr. 80/2001 Seite 8692
 - *Bonuszahlungen an das Bankpräsidium ZKB*
KR-Nr. 91/2001 Seite 8695
 - *Gemeinde Dinhard, Trottoir Seuzacherstrasse S-1, innerorts Eschlikon*
KR-Nr. 102/2001 Seite 8703
 - *Gemeindeautonomie bei der Verwendung der Gewinnanteile der Zürcher Kantonalbank*
KR-Nr. 103/2001 Seite 8704
 - *Finanzierung der Sanierung Hardbrücke, Zürich*
KR-Nr. 105/2001 Seite 8706
- Zuweisung von neuen Vorlagen Seite 8709
- Gemeinsame Behandlung von Geschäften Seite 8710
- Dokumentationen im Sekretariat des Rathauses
 - *Protokollauflage*..... Seite 8711
- Korrektur zur Geschäftsordnung..... Seite 8754

- | **2. Eintritt eines neuen Mitglieds des Kantonsrates**
für den zurückgetretenen Rainer Heuberger, Winterthur Seite 8711
- | **3. Erlass eines Taxigesetzes** (*Reduzierte Debatte*)
Einzelinitiative Peter Vögeli, Uster, vom 15. Januar 2001
KR-Nr. 34/2001 Seite 8713
- | **4. Änderung des Gesetzes über die Zusatzleistungen zur AHV** (*Reduzierte Debatte*)
Einzelinitiative Eduard Bosshard, Pfäffikon, vom 15. Dezember 2000
KR-Nr. 45/2001 Seite 8726
- | **5. Aussenwerbung an Strassen** (*Reduzierte Debatte*)
Einzelinitiative Thomas Herzog, Niederweningen, vom 3. Januar 2001
KR-Nr. 49/2001 Seite 8729
- | **6. Stimmrecht in bürgerlichen Angelegenheiten** (*Reduzierte Debatte*)
Einzelinitiative Ralf Margreiter, Zürich, vom 8. Februar 2001
KR-Nr. 54/2001 Seite 8729
- | **7. Arbeitnehmerschutzbestimmungen für das öffentlich-rechtlich angestellte Personal** (*Reduzierte Debatte*)
Einzelinitiative Jonathan Juzi, Zürich, vom 7. Februar 2001
KR-Nr. 55/2001 Seite 8734
- | **8. Renaturierung der Zürichsee-Ufer** (*Reduzierte Debatte*)
Einzelinitiative Priska Lenherr, Männedorf, vom 3. März 2001
KR-Nr. 110/2001 Seite 8738

9. Teilrevision des kantonalen Richtplans (Verkehrsplan)

Antrag des Regierungsrates vom 1. November 2000 und geänderter Antrag der KEVU vom 8. Mai 2001, (gemeinsame Behandlung mit 3817 a)

3816a..... Seite 8741

10. Beschluss des Kantonsrates über die Volksinitiative «Pro Durchgangsbahnhof» – kein Flügelbahnhof – In den Tunnel statt viergleisig durch Wohnquartiere (Für einen Durchgangsbahnhof in Zürich HB mit einem Tunnel nach Oerlikon) und einen Gegenvorschlag dazu

Antrag des Regierungsrates vom 8. November 2000 und geänderter Antrag der KEVU vom 8. Mai 2001, (gemeinsame Behandlung mit 3816 a)

3817a..... Seite 8741

11. Verlängerung der Piste 16 Flughafen Kloten nach Norden

Interpellation Bruno Grossmann (SVP, Wallisellen), Hansueli Sallenbach (FDP, Wallisellen) und Mitunterzeichnende vom 21. August 2000

KR-Nr. 260/2000, RRB-Nr. 1551/27. September 2000.. Seite 8775

Verschiedenes

– Fraktions- oder persönliche Erklärungen

- *Erklärung der SP-Fraktion zur Ablehnung des EKZ-Gesetzes* Seite 8753

- *Erklärung von Lukas Briner zu einer Namensverwechslung*..... Seite 8789

– Rücktrittserklärungen

- *Rücktritt von Thomas Heiniger aus der Kommission für Bildung und Kultur* Seite 8791

– Neu eingereichte parlamentarische Vorstösse Seite 8792

Geschäftsordnung

Barbara Hunziker Wanner (Grüne, Rümlang): Ich stelle den Antrag, die beiden Geschäfte 16 und 19 der heutigen Traktandenliste gemeinsam zu behandeln.

Ratspräsident Martin Bornhauser: Das Wort wird weiter nicht verlangt. Es wird kein anderer Antrag gestellt. Sie haben beschlossen, die Geschäfte 16 und 19 gemeinsam nach Traktandum 18 zu behandeln.

Die Geschäftsleitung hat an ihrer letzten Sitzung beschlossen, das Geschäft Kantonsrats-Nummer 317a/2000, Parlamentarische Initiative Annelies Schneider-Schatz und Balz Hösly, betreffend Änderung des Verfassungsgesetzes über die Totalrevision der Kantonsverfassung von der Geschäftsliste abzusetzen, bis der Regierungsrat seinen Bericht dazu erstattet hat. Sie nehmen davon Kenntnis.

Die Traktandenliste ist mit diesen Änderungen genehmigt.

1. Mitteilungen

Antworten auf Anfragen

Elektronische Auszählung bei Abstimmungen
KR-Nr. 71/2001

Anna Maria Riedi (SP, Zürich) und Bettina Volland (SP, Zürich) haben am 5. März 2001 folgende Anfrage eingereicht:

Im Kanton Genf wurden am vergangenen Abstimmungswochenende vom 4. März 2001 erstmals in der Schweiz die Abstimmungsergebnisse elektronisch erfasst und ausgewertet, wobei die Stimmabgabe durch die Stimmberechtigten (noch) schriftlich erfolgte. Der Kanton Genf rechnet damit, dass erstens zukünftig die Abstimmungsergebnisse aus dem Kanton bedeutend schneller vorliegen als aus anderen Kantonen, dass sich zweitens die Auszählung der Abstimmungszettel auf elektronischem Wege insgesamt kostensparend auswirken wird und dass drittens die Gemeinden deutlich entlastet werden.

Wir fragen daher den Regierungsrat an:

1. Wie schätzt der Regierungsrat die möglichen Folgen elektronischer Auszählung von Abstimmungszetteln für den Kanton Zürich betreffend schnellere Auszählungen, geringere allgemeine Kosten sowie Entlastung der Wahlbüros in den Gemeinden ein?
2. Sind im Zusammenhang mit dem E-Government bereits allfällige Vorarbeiten und Vorabklärungen geleistet worden? Mit welchem Resultat?
3. Ist der Regierungsrat bereit, die baldige Einführung elektronischer Auszählung der Abstimmungszettel auch für den Kanton Zürich zu prüfen?

Der *Regierungsrat* antwortet auf Antrag der Direktion der Justiz und des Innern wie folgt:

Grundsätzlich ist in diesem Zusammenhang auf § 11a Wahlgesetz (LS 161) hinzuweisen, der vorsieht, dass der Regierungsrat bei kantonalen Wahl- und Abstimmungen die Verwendung von Wahl- und Stimmzetteln anordnen kann, die als Erfassungsbelege für die direkte elektronische Ermittlung der Ergebnisse dienen. Die Gemeinden können für ihre eigenen Urnengänge nach den Richtlinien des Kantons in gleicher Weise verfahren. Diese Bestimmung wurde bei der Gesetzesrevision vom 28. November 1993 eingeführt, obwohl dazumal entsprechende kostengünstige Lesegeräte noch fehlten. Der Regierungsrat hielt deshalb in der Weisung zu seinem Antrag fest, die Anschaffung teurer Programme und Geräte rechtfertige sich unter dem Kosten-Nutzen-Aspekt (noch) nicht. Allerdings sei eine sehr allgemein gehaltene Delegationsbestimmung zu Gunsten des Regierungsrates zu schaffen, die es erlaube, kurzfristig von neu entwickelten Mitteln Gebrauch zu machen (Antrag des Regierungsrates vom 1. Juli 1992 betreffend Änderung des Wahlgesetzes, Amtsblatt 1992 S. 1130 ff.). Bis heute wurden keine solchen Richtlinien erlassen. Ebenso sind keine Gemeinden bekannt, die für kommunale Urnengänge die direkte elektronische Auszählung der Stimm- oder Wahlzettel eingeführt haben. Auch wurde seit der vorstehend genannten Gesetzesrevision – soweit bekannt – kein Wunsch nach Einführung von Geräten für die elektronische Ermittlung von Stimm- und Wahlzetteln geäußert. Daraus ist zu schliessen, dass zurzeit kein grosses Bedürfnis für die Einführung solcher Erfassungsgeräte besteht. Es ist zwar davon auszugehen, dass mit der Einführung solcher Systeme womöglich eine raschere Auszählung erzielt werden könnte, wenn auch auf Grund der unter-

schiedlichen Strukturen und Abläufe nicht im gleichen Ausmass wie im Kanton Genf, wo die brieflich abgegebenen Stimmen (rund 90 % aller abgegebenen Stimmen) zentral ausgezählt werden. Ob eine solche Beschleunigung erheblich wäre, ist deshalb zu bezweifeln. Zudem ist zu berücksichtigen, dass zumindest in einer Einführungsphase mit höheren Kosten im Hinblick auf die Anschaffung von Lesegeräten zum Preise von mindestens mehreren tausend Franken neben allfälliger Hard- und Software für die Auswertung für jedes Wahlbüro in jeder Gemeinde zu rechnen wäre.

Die Stimmabgabe auf elektronischem Wege bei Wahlen und Abstimmungen (E-Voting) ist vielmehr im Zusammenhang mit dem Hauptprojekt E-Government im Kanton Zürich voranzutreiben. Dadurch würde ebenfalls die elektronische Auswertung der auf diesem Wege abgegebenen Stimmen ermöglicht. Längerfristig und mit zunehmender Beteiligung der Stimmberechtigten an dieser Form der Stimmabgabe wird eher eine allfällige Kosteneinsparung beim Personalaufwand zu Gunsten der Gemeinden sowie eine Beschleunigung des Auszählverfahrens ermöglicht. Entsprechende Vorarbeiten für ein Pilotprojekt in Zusammenarbeit mit dem Bund und den Gemeinden sind bereits erfolgt. Es ist zu erwarten, dass mit einem solchen Pilotprojekt auch die Motivation von insbesondere jüngeren Stimmberechtigten zur Teilnahme an Wahlen und Abstimmungen und damit auch die Stimm- und Wahlbeteiligung eher gesteigert werden kann. In diesem Sinne wurden keine weiteren Vorarbeiten zur Einführung von Lesegeräten zur elektronischen Ermittlung der Ergebnisse bei Wahlen und Abstimmungen geleistet. Die damit angestrebten Ziele können besser durch die Förderung des E-Voting erreicht werden. Die Bemühungen sind deshalb auf das entsprechende Pilotprojekt auszurichten.

Aufarbeitung der Geschehnisse in psychiatrischen Kliniken
KR-Nr. 72/2001

Ruth Gurny Cassee (SP, Maur) und Daniel Vischer (Grüne, Zürich) haben am 5. März 2001 folgende Anfrage eingereicht:

In ihrer Antwort zur Interpellation Vischer/Gurny (KR-Nr. 219/1999) teilte die Regierung mit, dass eine Arbeitsgruppe unter Mitwirkung der Gesundheitsdirektion, der Direktion der Justiz und des Innern und des Sozialdepartements der Stadt eingesetzt worden sei, die eine erste Übersicht über die Fundstellen und Materialien gewinnen und anschliessend Vorschläge über mögliche Vorgehensweisen machen soll.

In der kantonsrätlichen Debatte der Interpellation vom 24. Januar 2000 führte Regierungsrätin Verena Diener zusätzlich aus, dass «diese Arbeitsgruppe zusätzlich den Auftrag (habe), die Vorwürfe in einer ersten Runde zu klären und Vorschläge zu unterbreiten, wie wir dieses schwierige und düstere Kapitel angehen sollen (...) Zuerst muss man sich eine Übersicht schaffen und Vorschläge unterbreiten, wie diese Fragen anzugehen sind.»

Nachdem nun seit dieser Debatte mehr als ein Jahr verstrichen ist, erlauben wir uns, folgende Fragen zu stellen:

1. Wo sind heute die Patientinnen- und Patientenakten aus der psychiatrischen Universitätsklinik (ehemals Burghölzli) aufbewahrt?
2. Wie steht es mit der Zugänglichkeit dieser Akten für Forschende (Zugangsregelungen, Findmittel)?
3. Wie steht es mit der Archivierung von Akten aus anderen psychiatrischen Einrichtungen sowie nicht psychiatrischen kantonalen Verwahrungs- und Vollzugsanstalten? Wie steht es mit der Zugänglichkeit dieser Akten für Forschende?
4. Welche Vorschläge hat die Arbeitsgruppe vorgelegt hinsichtlich der Frage, wie das schwierige und düstere Kapitel der Zürcher Psychiatrie in Sachen Eugenik angegangen werden soll? Welche Möglichkeiten sieht die Arbeitsgruppe, die historische Aufarbeitung dieses Themenbereichs und die Veröffentlichung der Ergebnisse sicherzustellen?
5. In welcher Form engagiert sich der Kanton Zürich dafür, dass auf Bundesebene Projekte für die notwendige Aufarbeitung dieses Aspektes schweizerischer Geschichte angestossen und die notwendigen Gelder gesprochen werden?

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

Alle öffentlichen wie auch die vom Kanton subventionierten privaten psychiatrischen Kliniken unterstehen in Bezug auf Datenschutz und Archivierung denselben Bestimmungen. Gemäss der seit 1. Januar 1999 in Kraft stehenden kantonalen Archivgesetzgebung (LS 432.1) haben die Kliniken ihre Akten, wozu auch die Krankengeschichten zählen, in regelmässigen Abständen, spätestens aber jeweils 30 Jahre, nachdem die Akten geschlossen wurden, dem Staatsarchiv zur Übernahme anzubieten. Dieses entscheidet, welche Akten es übernehmen will, bzw. als archivwürdig erachtet. Nur Akten, die vom Staatsarchiv

abgelehnt werden, dürfen auf Wunsch des Patienten oder der Patientin vernichtet oder auf Grund eines entsprechenden Entscheids des medizinischen Direktoriums der zuständigen Klinik weiter im Klinikarchiv aufbewahrt werden. Über diese Sach- und Rechtslage sind alle betroffenen Psychiatrischen Kliniken orientiert.

Die Einzelheiten zum Vollzug der Aktenübergabe regelt das Staatsarchiv auf vertraglicher Grundlage mit den einzelnen Kliniken. Erste solche Verträge wurden bereits im Laufe des Jahres 2000 mit der Psychiatrischen Universitätsklinik Zürich (PUK) und der Psychiatrischen Klinik Rheinau abgeschlossen. Analoge Übergabeverträge wurden weiter in den ersten Monaten des Jahres 2001 mit dem Kinder- und Jugendpsychiatrischen Dienst und der Privatklinik Hohenegg in Meilen geschlossen. Bei den übrigen psychiatrischen Kliniken stehen analoge Verträge in Vorbereitung. Bis zum gegenwärtigen Zeitpunkt konnten die Krankengeschichten der Klinik Rheinau (aus den Anfängen der Klinik von 1850 bis zum Jahr 1970) vertragskonform vollständig ins Staatsarchiv übergeführt werden. Ebenso wurde ein erster Teil des umfangreichen Bestandes an Krankengeschichten der PUK (seit den Anfängen der Klinik im Jahr 1870 bis ins Jahr 1940) abgeliefert. Die Übergabe der Krankengeschichten aus den Jahren 1941–1970 ist für das 2. Quartal 2001 vorgesehen.

Wie bereits in der Antwort zur Interpellation KR-Nr. 219/1999 ausgeführt, sollen die Archive so weit wie irgend möglich der Forschung zur Verfügung gestellt werden. Voraussetzung für den Zugang von Forschenden zu nicht anonymisierten Akten, die dem medizinischen Berufsgeheimnis unterstehen, bildet, unabhängig davon, ob sie in den Klinikarchiven oder im Staatsarchiv aufbewahrt werden, die Zustimmung der eidgenössischen Expertenkommission für das Berufsgeheimnis in der medizinischen Forschung (vgl. Art. 321^{bis} StGB). Diese Zustimmung wird in Form einer Sonderbewilligung erteilt und umfasst auch eine Entbindung der betroffenen Ärzte und Ärztinnen vom medizinischen Berufsgeheimnis. In den Fällen, in denen die Expertenkommission nicht zuständig ist, entscheidet die vorgesetzte Behörde über die Entbindung vom Amts- und Berufsgeheimnis. Sie erteilt ihre Zustimmung, wenn die Interessen der betroffenen Patientinnen und Patienten und ihrer Angehörigen hinreichend gesichert sind, das Vorhaben sorgfältig dokumentiert ist und auch den übrigen Ansprüchen an eine seriöse Forschung genügt.

Form und Systematik der Archivierung in den Kliniken ist weitgehend vergleichbar. Sie erfolgt entweder nach Patientennummern, die

beim Ersteintritt vergeben werden, oder nach dem Alphabet. Als Such- bzw. Findmittel verfügen alle Kliniken über eine nach Patientennamen alphabetisch geordnete Kartei, teilweise auch in elektronischer Form. In einigen Fällen werden zusätzlich numerisch geordnete Eintrittsregister geführt. Dem Staatsarchiv werden im Umfang der abgelieferten Krankengeschichten jeweils Kopien der entsprechenden Register übergeben.

Aus den nichtpsychiatrischen Verwahrungs- und Vollzugsanstalten im Kanton Zürich sind bisher die Akten aus der Strafanstalt Regensdorf (bis zum Jahr 1988) und aus der Arbeitserziehungsanstalt Uitikon (bis zum Jahr 1967) ins Staatsarchiv übergeführt worden. Zu diesen Akten bestehen chronologisch numerisch geordnete Verzeichnisse der Insassen. Das Staatsarchiv verfügt über Kopien im Umfang der ausgelieferten Akten. Auch der Zugriff zu diesen Akten untersteht dem Archivgesetz und dem Datenschutzgesetz. Soweit es sich um personenbezogene Daten handelt, unterstehen sie während einer Schutzfrist von 30 Jahren nach dem Tod der betroffenen Person und falls dieser ungewiss ist, während 100 Jahren vom Geburtsdatum an, dem Amtsgeheimnis und dem Datenschutz. Entbindungen von der Geheimnispflicht werden grundsätzlich nach denselben Kriterien erteilt, wie sie die Expertenkommission für das medizinische Berufsgeheimnis bei medizinischer Forschung entwickelt hat.

Die Gesundheitsdirektion hat Ende Februar 2001 der Forschungsstelle für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte der Universität Zürich den Auftrag erteilt, die Akten der PUK und der Klinik Rheinau systematisch auf «Zwangsmassnahmen in der Psychiatrie und durch Sozialbehörden» zu sichten und eine qualitative Auswertung vorzunehmen. Diese Untersuchung steht in engem Zusammenhang mit einem analogen, vom Sozialdepartement der Stadt Zürich eingeleiteten Projekt zur Sichtung der Sozialakten im Stadtarchiv. Der Forschungsbeginn des rund einjährigen Pilotprojekts der Gesundheitsdirektion ist auf Anfang Juli 2001 vorgesehen. Im Schlussbericht an die Gesundheitsdirektion, der auf Ende September 2002 zu erstellen ist, werden auf Grund der Fragestellung auch Antworten auf die Frage der Eugenik im Kanton Zürich erwartet.

Die Projektleitung wurde angewiesen, Forschungsplan und Methodik so auszurichten, dass das Projekt auch als Grundlage für eine Weiterführung und Vertiefung in einem Nationalfondsprojekt dienen kann.

Ein dafür geeignetes Rahmenprogramm des Nationalfonds «Integration und Ausschluss» wurde Ende August 2000 bereits durch den Bundesrat bewilligt, und die Ausschreibung entsprechender Forschungsprojekte ist auf Anfang 2002 vorgesehen.

Offene Rennbahn Oerlikon

KR-Nr. 74/2001

Felix Müller (Grüne, Winterthur) und Esther Guyer (Grüne, Zürich) haben am 5. März 2001 folgende Anfrage eingereicht:

Die offene Rennbahn Oerlikon ist im kantonalen Richtplan als Sportanlage von kantonalen Bedeutung eingetragen. Als Bemerkung zum Texteintrag im Richtplan wird angefügt, dass die Verlegung der Rennbahn geplant ist.

Zurzeit ist im Bereich des Messe-Areals einiges in Bewegung, und die Zukunft der offenen Rennbahn muss konkret diskutiert und auch entschieden werden.

Wir fragen den Regierungsrat an:

1. Wie intensiv wird die Rennbahn heute genutzt und wer sind die Nutzer?
2. Welche Bedeutung hat die offene Rennbahn für den Sport im Kanton Zürich heute und in Zukunft?
3. Welche Überlegungen wurden und werden zur offenen Rennbahn gemacht und wie sieht die Zukunft der Anlage aus?
4. In welcher Art wird sich der Kanton Zürich organisatorisch und finanziell für die offene Rennbahn Oerlikon engagieren?
5. Welche Ziele verfolgt der Kanton mit der offenen Rennbahn?

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

Am 7. Februar 2001 hat der Regierungsrat zu einem Postulat betreffend Massnahmen zur Erhaltung der offenen Rennbahn Oerlikon Stellung genommen (KR-Nr. 341/2000). In seiner Stellungnahme hielt er fest, dass die Rennbahn im Eigentum der Stadt Zürich steht und an die AG Hallenstadion als Betreiberin vermietet ist. Diese führt einen Trainingsbetrieb und einen Wettkampfbetrieb durch. Während sich die Wettkämpfe auf die Sommermonate beschränken, finden die Trainings in der Regel von April bis Oktober statt. In diesen Sportbetrieb integriert sind Fahrerinnen und Fahrer aus dem Amateur-, Elite- und

Profibereich sowie aus dem Nachwuchsbereich. Im Einvernehmen mit dem Sportamt der Stadt Zürich kann die AG Hallenstadion die offene Rennbahn auch für andere Zwecke benützen.

Die offene Rennbahn Oerlikon ist die einzige Trainingsstätte für den Bahnrad sport in der Deutschschweiz. Eine weitere Rennbahn findet sich in Genf. In Aigle wird zurzeit eine vom Bund im Rahmen des Nationalen Sportanlagenkonzeptes (NASAK) mitfinanzierte gedeckte Radrennbahn gebaut («Centre Mondial du Cyclisme»). Diese Anlagen in der Westschweiz dürften vor allem für das Training des Nachwuchses aus dem Raum Zürich sowie aus der Ost- und Zentralschweiz wegen der geografischen Distanz kaum geeignet sein. Sowohl die Stadt Zürich als Eigentümerin als auch der Schweizerische Radfahrer-Bund Zürich als betroffener kantonaler Sportverband gehen deshalb davon aus, dass ein ersatzloser Wegfall der offenen Rennbahn Oerlikon das Ende des Bahnrad sportes im Raum Zürich bedeuten würde. Auch müsste sich die Frage stellen, inwieweit bei einer solchen Entwicklung die Erstellung der im Rahmen des Projektes für den Umbau des Hallenstadions Zürich geplanten 200m-Radrennbahn noch sinnvoll wäre.

Wie in der Stellungnahme zum genannten Postulat dargelegt wurde, besteht für die künftige Ausgestaltung und Nutzung der offenen Rennbahn Oerlikon ein von privater Seite in die Wege geleitetes Sanierungs- und Erweiterungsprojekt. Bezüglich einer allfälligen Unterstützung des Projektes haben unter Einbezug von «Swiss Cycling» als nationalem Radfahrerverband Gespräche der Initianten mit dem Bund (Bundesamt für Sport) und der Stadt Zürich (Schul- und Sportdepartement) stattgefunden. Die Stadt Zürich hat dabei zum Ausdruck gebracht, dass es nicht ihre Aufgabe sein könne, eine Radrennbahn von nationaler Bedeutung allein zu finanzieren. Nach Ablauf eines Zeitraumes von etwa fünf Jahren, während dem die gegenwärtige Praxis weitergeführt werde, müssten die bisher bei der Stadt Zürich angefallenen Investitionen und Betriebskosten neu von einer überkommunalen Trägerschaft aufgebracht werden. Die Stadt Zürich denkt dabei entweder an eine Abtretung der Rennbahn im Baurecht an eine private Trägerschaft oder aber an den Abbruch der Rennbahn bei gleichzeitiger Überlassung eines anderen städtischen Grundstückes zur Erstellung einer neuen polysportiven Anlage mit integrierter Rennbahn. Die im kantonalen Richtplan erwähnte Verlegung der Radrennbahn bildet

somit eine der von der Stadt Zürich in Aussicht genommenen Varianten. Gemäss Auskunft der Stadt Zürich wird sie über das weitere Vorgehen entscheiden, wenn ein entsprechender konkreter Antrag des nationalen Verbandes «Swiss Cycling» vorliegt.

Ebenfalls in seiner Stellungnahme zum genannten Postulat hat der Regierungsrat festgehalten, dass er wie bei allen NASAK-Projekten auf ein konkretes Gesuch für die Unterstützung der Sanierung und Erweiterung der offenen Rennbahn Oerlikon grundsätzlich eintreten würde. Die Direktion für Soziales und Sicherheit sei zu entsprechenden Vorgesprächen bereit. Der Regierungsrat bezeichnete es zudem als begrüssenswert, wenn eine geeignete Trägerschaft die offene Rennbahn Oerlikon erhalten könnte. Gleichzeitig wies er aber darauf hin, dass es nicht Aufgabe des Kantons sein könne, von sich aus auf die Bildung einer Trägerschaft einzuwirken oder allenfalls notwendige Koordinationsarbeiten zu übernehmen. Als Unterstützung von Seiten des Kantons stünden ein Beitrag oder ein Darlehen aus dem Sportfonds im Vordergrund. Diese Beurteilung, wie sie in der Stellungnahme zum Postulat betreffend Massnahmen zur Erhaltung der offenen Rennbahn Oerlikon dargelegt wurde, gilt unverändert.

Boni ZKB

KR-Nr. 80/2001

Peider Filli (AL, Zürich) hat am 5. März 2001 folgende Anfrage eingereicht:

Für das abgelaufene Geschäftsjahr weist die Zürcher Kantonalbank eine Steigerung des Bruttogewinns um 80 Millionen Franken oder 11,9 % auf das Rekordergebnis von 751 Millionen Franken aus. Gleichzeitig ist der Personalaufwand um 92,4 Millionen Franken oder 19,6 % gestiegen; pro Beschäftigten ergibt sich eine Erhöhung von Fr. 200'190 auf Fr. 221'150. Dies lässt vermuten, dass ein zusätzlicher Gewinnanteil in Höhe von mindestens 40 – 60 Millionen Franken bereits vor Ausweis des Bruttogewinns an leitende Mitarbeiter in Form von Boni ausgeschüttet worden ist. Gleichzeitig fällt auf, dass der grosse Geschäftserfolg vor allem auf das Zinsdifferenz-Geschäft (+141 Millionen Franken) zurückzuführen ist. Die Dienstleistungen brachten dagegen bloss einen Zusatzgewinn von 49 Millionen Franken, während das Handelsgeschäft gar einen Minderertrag von 34 Millionen Franken verzeichnet. Mit anderen Worten: Die Gewinnsteigerung wurde im Wesentlichen dank höherer Zinsmargen vor allem

beim Hypothekargeschäft – und damit auf dem Buckel von Hauseigentümern und Mietern – erzielt. Kein Wunder, hat die ZKB doch den Hypothekarsatz per 1. Februar 2000 auf 4 % und per 1. August 2000 auf 4,5 % erhöht. Die NZZ (3. März 2001) schreibt zu Recht: «Das kräftige Wachstum des Zinserfolgs um 16,4 % dürfte weniger auf ein höheres Geschäftsvolumen – die Hypothekarkredite stiegen um bescheidene 2 %, die gesamten Kundenausleihungen um 3,5 % – als vor allem auf ein glückliches Zinsmanagement sowie eine Ausdehnung der Zinsmargen zurückzuführen sein.»

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

1. Wie stellt sich der Regierungsrat zur Tatsache, dass die massive Gewinnsteigerung massgeblich durch eine höhere Marge im Hypothekargeschäft erzielt wurde? Wie beurteilt er diese unter volkswirtschaftlichen und sozialpolitischen Gesichtspunkten, namentlich hinsichtlich der Auswirkung auf Mieten und Finanzierungskosten beim Hauseigentum?
2. Die hohen Zinsmargen beim Hypothekargeschäft schlagen sich im ZKB-Jahresergebnis erst teilweise nieder (Erhöhungen per 1. Februar respektive 1. August 2000). In der Zwischenzeit hat sich das Zinsniveau relativ dauerhaft stabilisiert. Wäre unter solchen Umständen für unsere Staatsbank nicht eine Hypothekarzinsreduktion angezeigt statt ständig steigender Rekordgewinne aus dem Zinsgeschäft zu ziehen?
3. Welchen Anteil am Personalaufwand machen die Bonuszahlungen aus? Wie viele Millionen Franken des Zusatzaufwandes sind durch Boni bedingt? Anhand welcher spezieller unternehmerischer Performance wurden solche Boni ausgerichtet? Sind diese vom konkreten Geschäftsgang im einzelnen Bereich oder vom allgemeinen Gewinnergebnis abhängig? Erachtet es der Regierungsrat als bonuswürdige unternehmerische Leistung, die Zinsmargen zu Lasten von Mietern und Hauseigentümern hochzuhalten?

Der *Regierungsrat* antwortet auf Antrag der Finanzdirektion wie folgt: Der Regierungsrat hat die Anfrage in üblicher Weise zur Stellungnahme an das Präsidium der Zürcher Kantonalbank weitergeleitet. Weil der Regierungsrat auf Grund der gültigen rechtlichen Grundlagen im Gegensatz zum Kantonsrat keine Möglichkeit hat, auf die Ge-

schäftspolitik der Bank Einfluss zu nehmen, erübrigt sich eine eigene Stellungnahme. Mit Brief vom 26. April 2001 beantwortete die Zürcher Kantonalbank die Anfrage wie folgt:

«Margen im Hypothekargeschäft

Das Zinsengeschäft ist ein wichtiger und nachhaltiger Ertragspfeiler der Zürcher Kantonalbank, und der Zinsertrag ist im vergangenen Jahr überdurchschnittlich gewachsen. Der Anteil der Zinserträge am Geschäftsertrag ist, nach längerer rückläufiger Entwicklung, wieder leicht von 60 % auf 61 % gestiegen. Das Wachstum gründet auf höheren Volumina bei den Ausleihungen, auf einer risikogerechten Konditionenpolitik, auf gezieltem Bilanzmanagement sowie auf verbesserten Refinanzierungsmöglichkeiten. Ferner stieg der Zinserfolg durch interne Erträge aus der Verzinsung des wachsenden Wertschriftenbestandes zu Lasten des Handels, und schliesslich schlug auch der Rückgang der Ausleihungen mit gefährdeten Zinsen zu Buche.

Senkung der Hypothekarzinsen

Der Bankrat hat an seiner Sitzung vom 27. März 2001 den Leitsatz für neue Hypotheken mit sofortiger Wirkung um $\frac{1}{4}$ % gesenkt und eine entsprechende Anpassung des Altbestandes auf den 1. Juli 2001 beschlossen. Die Zürcher Kantonalbank hat diese Anpassung an den Markt als eines der ersten namhaften Finanzinstitute vorgenommen.

Personalaufwand

Die Erhöhung des Bestandes an Mitarbeitenden um 200 Personen, eine marktorientierte Anpassung des Salärsystems und höhere Bonuszahlungen schlugen sich in deutlich höheren Personalkosten nieder. Diese nahmen von 471 Mio. Franken auf 563 Mio. Franken, beziehungsweise um 19,6 %, zu. Von den 563 Mio. Franken für Löhne und Sozialleistungen wendete die ZKB 113 Mio. Franken für Bonuszahlungen auf, also etwa ein Fünftel, verglichen mit 12 % im Vorjahr.

Bei der Ausrichtung der Boni stützt sich die Zürcher Kantonalbank auf folgende Leitlinien:

- die finanziellen Mittel für den Bonus richten sich nach dem erzielten Reingewinn der Gesamtbank und den individuellen Betriebsergebnissen der Front-Geschäftseinheiten;
- die Leistungsmessung erfolgt anhand der IST-Resultate;
- die Leistungskomponente wird schwergewichtig mit dem Bonus entschädigt;

- alle Mitarbeitenden sind bei entsprechenden Resultaten und guten Leistungen bonusberechtigt;
- eine zunehmende Ergebnisverantwortung bzw. erhöhte Anforderungen an die Funktion drücken sich in einer erhöhten Bonuskomponente im Verhältnis zur Gesamtentschädigung aus.

Im Übrigen weisen wir darauf hin, dass die Kommission zur Prüfung der Rechnung und des Geschäftsberichtes der Zürcher Kantonalbank am 27. März 2001 ausführlich über das Bonusmodell informiert und dokumentiert wurde.»

Bonuszahlungen an das Bankpräsidium ZKB

KR-Nr. 91/2001

Peider Filli (AL, Zürich) hat am 12. März 2001 folgende Anfrage eingereicht:

Die massiven Bonuszahlungen an das Bankpräsidium und den Bankrat der ZKB haben in der Öffentlichkeit grosses Unverständnis ausgelöst. Genaue Zahlen dazu waren leider anlässlich der Medienorientierung nicht zu erfahren, da sich der Bankratspräsident auf den Datenschutz berief. Angesichts des grossen öffentlichen Interesses ersuche ich den Regierungsrat um die detaillierte und vollständige Beantwortung nachstehender Fragen:

1. Wie lautet die genaue Regelung für die Bonuszahlungen an die Mitglieder des Bankrates und des Bankpräsidiums? Wann wurde sie vom Bankrat gestützt auf § 8 des ZKB-Geschäftsreglements erlassen?
2. Stimmt es, dass das Präsidium den ihm auf Grund der geltenden Regelung zustehenden Bonus freiwillig reduziert hat?
3. Wie hoch sind die vom Bankrat beschlossenen Grundentschädigungen für Bankrat und Präsidium? Wie hohe Boni haben das Präsidium und die einzelnen Mitglieder gemäss geltender Regelung zugute? Wie hoch sind die freiwillig reduzierten Bezüge (bitte um detaillierte Angaben)?
4. Sind die Boni bereits ausbezahlt, oder steht der Entscheid darüber erst an? Haben einzelne Bankratsmitglieder darauf verzichtet?
5. Was für Entschädigungsregelungen (Grundentschädigung und Boni) gelten für die Verwaltungsräte und Aufsichtsgremien der folgenden staatlich beherrschten Betriebe:

- Elektrizitätswerke des Kantons Zürich;
 - Gebäudeversicherung des Kantons Zürich;
 - Kantonale Liegenschaftenverwaltung (Kantag, ausgegliederter Teil);
 - Flughafen Zürich AG?
6. Welche dieser Betriebe kennen eine erfolgsabhängige Entschädigung, und wie ist diese ausgestaltet?
 7. Wie haben sich die VR-Entschädigungen in den genannten Betrieben in den letzten fünf Jahren entwickelt (bitte um genaue Zahlen)?
 8. Wie haben sich in den letzten fünf Jahren die Entschädigungen der Geschäftsleitungsmitglieder der EKZ entwickelt? Wie haben sich die Direktionsgehälter bei der Gebäudeversicherung, der kantonalen Liegenschaftenverwaltung (Kantag) und der Flughafen Zürich AG vor und nach der Ausgliederung entwickelt (bitte um Angaben über das letzte Gehalt vor Ausgliederung und die aktuelle Entschädigung)?
 9. Durch welche Instanzen werden die Bezüge der erwähnten Betriebe festgelegt? Welche Regelungen unterliegen einer Genehmigung des Regierungsrates? Von welchen Regelungen dieser Staatsbetriebe (inklusive ZKB) hat der Regierungsrat Kenntnis?
 10. Erachtet es der Regierungsrat als gerechtfertigt, wenn vom Staat treuhänderisch zur Aufsicht über kantonseigene Anstalten eingesetzte Aufsichtsgremien sich erfolgsabhängige Entschädigungen genehmigen? Wie beurteilt er die Situation, insbesondere bei der ZKB, wo das Bankpräsidium primär repräsentative und politische Funktionen wahrnimmt und nicht für das operative Geschäft verantwortlich ist?
 11. Wie beurteilt der Regierungsrat solche Bonuspraktiken namentlich unter dem Gesichtspunkt der integralen Staatshaftung bei der ZKB, den EKZ und der Gebäudeversicherung sowie der Flughafen Zürich AG als Spezial-AG mit teilweiser Staatshaftung?
 12. Wie beurteilt der Regierungsrat das vom ZKB-Bankpräsidenten vorgebrachte Argument des Datenschutzes, mit dem sich dieser weigert, der Öffentlichkeit nähere Auskunft über die Bonusregelungen zu geben? Ist der Regierungsrat der Meinung, § 21 des ZKB-Gesetzes zur Schweigepflicht des Bankrates verpflichtet diesen auch, über seine für sich selbst festgelegten Entschädigungen Stillschweigen zu halten?

13. Falls der Regierungsrat die Neigung verspüren sollte, gewisse gestellte Fragen nicht oder unvollständig zu beantworten: auf welchen gesetzlichen Rechtfertigungsgrund stützt er sich allfällig dabei? Ist er mit mir der Meinung, das Informationsrecht des Zürcher Volkes über die Sitten und Gebräuche in den Betrieben, die uns allen gehören, gehe auf jeden Fall vor?
14. Gemäss Besoldungsbeschluss vom März 1991 müssen die Mitglieder des Regierungsrates ihre Einkünfte aus Verwaltungsratsstätigkeiten, die sie im Auftrag des Kantons ausüben, an die Staatskasse abliefern. Wie hoch waren die Ablieferungen im letzten Jahr (bitte detaillierte Aufschlüsselung für alle Regierungsräte und betroffene Firmen)? Gilt die Abgabepflicht auch für ehemalige Regierungsräte und für kantonale Angestellte?
15. Was für Massnahmen sieht der Regierungsrat vor, um besoldungsmässig unerwünschten Entwicklungen vorzubeugen respektive diese zu korrigieren? Ist er namentlich bereit, dafür zu sorgen, dass im Rahmen der jeweiligen Geschäftsberichte Bezüge und Bonusregelungen für Direktoren und Aufsichtsgremien von kantonseigenen Betrieben offen gelegt werden? Wie stellt sich der Regierungsrat zur Forderung von generellen Richtlinien für Lohnobergrenzen (zum Beispiel durch Festlegung einer maximalen Bandbreite zwischen dem tiefsten und dem höchsten Lohn) und zum Verbot respektive zur Begrenzung von Bonusregelungen?

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

Der Regierungsrat hat die Anfrage, soweit sie die Geschäftspolitik der Zürcher Kantonalbank betrifft, in üblicher Weise zur Stellungnahme an das Präsidium der Zürcher Kantonalbank weitergeleitet. Mit Brief vom 26. April 2001 beantwortete das Staatsinstitut die ersten vier Fragen der Anfrage wie folgt:

- «1. Bereits im Jahre 1994 wurde in der Zürcher Kantonalbank eine Bonusregelung eingeführt, welche in den folgenden Jahren modifiziert wurde. Das heute gültige Bonusmodell beruht auf dem Bankratsbeschluss vom 9. November 2000 und wurde der Kommission des Kantonsrates am 27. März 2001 im Detail dargelegt und erläutert. Die vollamtlich tätigen Mitglieder des Bankpräsidiums sind auf Grund bestimmter Faktoren in das System einbezogen; zur Bestimmung des Bonusbetrages der nebenamtlichen

Bankräte wird der Bonusbetrag eines Präsidiumsmitgliedes in Lohnprozente umgerechnet und der so errechnete Prozentsatz auf der jährlichen Grundentschädigung der nebenamtlichen Bankräte ausgerichtet.

2. Der Bankrat hat am 27. März 2001 beschlossen, bezüglich der eigenen Bezüge die im November 2000 erlassene Regelung auszusetzen und dieselben Bonusbeträge zu beziehen wie im Vorjahr. Dies hat zu einer Reduktion um rund 60 % geführt gegenüber den auf Grund der Regelung vom November 2000 errechneten Beträge.
3. Bezüglich der genauen Lohn- und Bonuszahlungen kann auf die Mitteilung der Kommission des Kantonsrates vom 12. März 2001 verwiesen werden, ergänzt durch die Ausführungen unter Ziffer 2.
4. Die reduzierten Boni sind ausbezahlt, wobei es zutrifft, dass einzelne Bankratsmitglieder darauf verzichtet haben.»

Zu den übrigen Fragen wird wie folgt Stellung genommen:

Sämtliche der genannten Gesellschaften entrichten an ihre Mitglieder lediglich im üblichen Rahmen liegende Verwaltungsratshonorare ohne Bonusbestandteil.

Im Rahmen der Privatisierung und der Marktöffnung führte die Flughafen Zürich AG erstmals ab dem Geschäftsjahr 2001 ein Bonussystem für das Kader ein. Das Bonussystem ist hierbei abhängig vom Erfolg auf Unternehmensstufe sowie von den individuellen Ergebnissen nach Geschäftseinheiten, wobei der Erfolgsanteil sich mit zunehmender Ergebnisverantwortung und Kompetenz der Funktion erhöht. Die übrigen Unternehmen weisen keine erfolgsabhängigen Entschädigungen auf.

Die Elektrizitätswerke des Kantons Zürich (EKZ) und die Gebäudeversicherung des Kantons Zürich (GVZ) sind, wie die Zürcher Kantonalbank, selbstständige Anstalten des öffentlichen Rechts (§ 1 EKZ-Gesetz [LS 732.1] und § 1 Gesetz über die Gebäudeversicherung [LS 862.1]). Es sei zum wiederholten Male daran erinnert, dass die Oberaufsicht dem Kantonsrat – und nicht dem Regierungsrat – obliegt und damit auch das Recht, die entsprechenden Informationen im Rahmen der jährlichen Abnahme der Jahresrechnung einzuholen.

Die EKZ vergütet für ein Mitglied des Verwaltungsrates eine Grundentschädigung von 9000 Franken, 12'000 Franken für ein Mitglied des VR-Ausschusses, 15'000 Franken für den Vizepräsidenten und 30'000 Franken für den Präsidenten. Die Gebäudeversicherung zahlt ihren

VR-Mitgliedern eine Jahresentschädigung von 8000 Franken und eine Spesenpauschale von 1000 Franken. Die jährliche Entschädigung für die Verwaltungsräte der Kantag beträgt 3000 Franken. Die VR-Honorare für die Flughafen Zürich AG sind nicht öffentlich.

Die VR-Honorare der EKZ weisen keine wesentlichen Veränderungen auf, werden jedoch im Laufe der Zeit der Teuerungsentwicklung angepasst. Die Kantag hat Verwaltungsratshonorare erst ab 1999 eingeführt, die GVZ und die Flughafen Zürich AG erst ab dem Geschäftsjahr 2000.

Aus Gründen des Datenschutzes kann auf die Frage 8 nicht eingetreten werden (vgl. Ausführungen unten). Hingegen ist anzufügen, dass die Salarierung des obersten Kaders in staatlichen Betrieben in zahlreichen Fällen nach wie vor unter dem Niveau vergleichbarer Arbeitsstellen in der Privatwirtschaft liegt.

Die Bezüge in den genannten Unternehmen werden wie folgt festgelegt:

Gesellschaft	VR-Honorare	Entscheid Bezüge GL-Mitglieder
EKZ	Verwaltungsrat	Verwaltungsrat
Flughafen Zürich AG	Verwaltungsrat	Verwaltungsratspräsident
GVZ	Verwaltungsrat	Verwaltungsrat
Kantag	Regierungsrat	Verwaltungsrat
ZKB	Bankrat	Bankrat

Wie dargelegt, kennen die Aufsichtsgremien der genannten Unternehmen, mit Ausnahme der Zürcher Kantonalbank, keine erfolgsabhängigen Entschädigungen ihrer Mitglieder. Da der Regierungsrat, im Gegensatz zu anderen Kantonen, keinen Einfluss auf die Geschäftspolitik der Zürcher Kantonalbank ausübt, liegt die Beurteilung, ob und in welchem Ausmass derartige erfolgsabhängige Entschädigungen für den ZKB-Bankrat und dessen Präsidium statthaft sind, in der Kompetenz des Kantonsrates als oberstes Aufsichtsorgan.

Mit Ausnahme der Zürcher Kantonalbank verfügt keine der erwähnten Gesellschaften über eine ausdrückliche Staatshaftung. Darüber hinaus ist kein materieller Zusammenhang zwischen Bonuszahlungen und der Frage der Staatshaftung zu erkennen.

Da die Frage 12 Bezug auf den Datenschutz nimmt, wurde der Datenschutzbeauftragte des Kantons zur Stellungnahme eingeladen. Mit Schreiben vom 26. April 2001 führt er hierzu aus: «Die Frage 12 der Anfrage des Kantonsrates bezieht sich auf das Argument des Daten-

schutzes. Der betroffenen Person steht es frei, gegenüber der Öffentlichkeit Informationen über ihre Entschädigungen für die Ausübung eines öffentlichen Amtes zu offenbaren oder dies zu verweigern. Im Zentrum steht vielmehr die Frage, ob ein öffentliches Organ – z. B. die ZKB, ihre Aufsichtscommission oder der Regierungsrat – berechtigt oder verpflichtet ist, solche Informationen öffentlich zu machen. Dazu ist der Zweck des Datenschutzgesetzes in Erinnerung zu rufen: Der Datenschutz bzw. das Datenschutzgesetz dient dem Schutz der Grundrechte bzw. Persönlichkeitsrechte von Personen, über die öffentliche Organe Daten bearbeiten (§ 1 Datenschutzgesetz DSG [LS 236.1]). Das DSG gibt die Rahmenbedingungen vor, damit öffentliche Organe Daten bearbeiten und damit in die Persönlichkeitsrechte Betroffener eingreifen dürfen. Im Einzelfall ist zu prüfen, ob diese Voraussetzungen erfüllt sind und die Daten zum beabsichtigten Zweck in der vorgesehenen Art und Weise bearbeitet (bzw. bekannt gegeben) werden dürfen oder müssen. Dies ist auch für die Frage der Transparenz der Bonus-Regelungen der ZKB-Organen der Fall.

Die Anfrage nimmt ausserdem Bezug auf § 21 des ZKB-Gesetzes. Diese Regelung über die Schweigepflicht der Organe und Angestellten der Bank und der Kommission des Kantonsrates hat – wie sich aus der Formulierung («... Verschwiegenheit über die Geschäfte der Bank ...») ergibt –, den Schutz der Kundenbeziehungen zum Ziel. Dieses «Bankgeheimnis» – wie es auch Art. 47 Bankengesetz (SR 952.0) statuiert – dürfte kaum für Lohn- und Entschädigungsregelungen von Bankorganen und Bankpersonal Geltung haben und spielt daher bei der Beurteilung keine Rolle.»

Darüber hinaus ist, wie der Datenschutzbeauftragte ausführt, folgender Grundsatz zu beachten: «Einen Anspruch auf Information hat im Prinzip nur dasjenige Organ, welches Kontroll- und Steuerungsfunktionen im betreffenden Bereich wahrnimmt; im Sinne der Verhältnismässigkeit wären deshalb bestimmte Informationen beispielsweise dem Parlament zugänglich, während andere dagegen nur einer parlamentarischen Kommission zu offenbaren wären.»

Diesem Gebot und der Möglichkeit der Informationsbeschaffung ist durch die geltenden formellen Grundlagen ausreichend Genüge getan, indem laut § 8 Ziffer 9 des Geschäftsreglementes der Zürcher Kantonalbank (LS 951.11), das der Kantonsrat am 24. November 1997 genehmigte, der Bankrat für die Festsetzung der Besoldung des Bankpräsidiums und der Entschädigung für die übrigen Mitglieder des Bankrates zuständig ist. Darüber hinaus wird der Kantonsrat im Rah-

men der ihm obliegenden Aufsichtspflicht durch eine Kommission des Kantonsrates unterstützt, deren Aufgabe auch darin besteht, dem Kantonsrat Antrag über die Entlastung der Bankorgane zu stellen. Eine Entlastung der Bankorgane setzt somit voraus, dass die erforderlichen Auskünfte und Informationen vorgängig eingeholt und geprüft wurden, womit dem geforderten Transparenzgebot Rechnung getragen wird.

Wie erläutert, wurden die einzelnen Fragen, soweit die gesetzlichen Grundlagen dies zulassen und sie in die Zuständigkeit des Regierungsrates fallen, beantwortet. Im Hinblick auf das berechtigte Informationsrecht der Öffentlichkeit wird auf die oben stehenden Ausführungen verwiesen.

Die Abordnung eines Mitgliedes des Regierungsrates in den Verwaltungsrat einer Aktiengesellschaft bedarf laut Art. 39 Absatz 1 der Kantonsverfassung der Bewilligung durch den Kantonsrat. Um welche Unternehmen es sich hierbei handelt, ist aus dem Staatskalender ersichtlich. Die Erfassung der Honorareinnahmen erfolgt dezentral über die jeweiligen Direktionen, weshalb keine entsprechenden Statistiken geführt werden. Mit Ausnahme der bereits genannten Gesellschaften ist die Frage der Verwaltungsratshonorare somit an die jeweiligen Gesellschaften zu richten. Grundsätzlich gilt die Abgabepflicht auch für ehemalige Regierungsräte und kantonale Angestellte.

Wie die aufgeführten Beispiele belegen, bestehen bei keinen der staatlich nahe stehenden Gesellschaften oder Aktiengesellschaften, bei denen Mitglieder des Regierungsrates im Verwaltungsrat vertreten sind, irgendwelche marktwirtschaftlich bedingten Auswüchse innerhalb des Besoldungssystems, die auch unter sozialpolitischen Aspekten nicht zu verantworten wären. Inwieweit vor allem die dem Privatrecht unterstellten Unternehmen inskünftig die Bezüge und Bonusregelungen des obersten Kaders und der Aufsichtsgremien, soweit sie nicht bereits publiziert werden, einer breiteren Öffentlichkeit zugänglich machen wollen, obliegt einzig dem Verwaltungsrat der jeweiligen Aktiengesellschaft oder im Falle der Zürcher Kantonalbank dem Kantonsrat als Aufsichtsorgan. Soweit es sich um Abordnungen in staatlich beherrschte Unternehmen handelt, sind in diesem Zusammenhang ebenfalls die Erwägungen des Datenschutzbeauftragten von Interesse: «Personen, die ein politisches Amt wahrnehmen, in einem Führungsgremium oder in einer leitenden amtlichen Funktion tätig sind, sind generell einer grösseren Transparenz ausgesetzt und können weniger Persönlichkeitsschutz beanspruchen als etwa Staatsangestellte mit un-

tergeordneten Funktionen. Eine erhöhte Transparenz besteht insbesondere gegenüber parlamentarischen oder politischen Kontrollorganen.

In Bezug auf die Frage nach der Höhe von Entschädigungen für solche Personen ist zwischen funktionsbezogenen und leistungsbezogenen Komponenten zu unterscheiden. Angaben, die sich rein auf die Funktion (Entschädigung für die Ausübung eines bestimmten Amtes) beziehen, sind tendenziell öffentlich, nicht hingegen Angaben, die mit der tatsächlichen Leistung im Rahmen der Tätigkeit zusammenhängen. So sind im Kanton Zürich der Einreihungsplan (Lohnklassen) und die Beträge der Lohnklassen (Lohnstufen) öffentlich (Anhänge 1 und 2 zur Vollzugsverordnung zum Personalgesetz; LS 177.111). Ist die Funktion einer einzelnen Person bekannt – dies ergibt sich z. B. aus dem Staatskalender oder aus amtlichen Korrespondenzen –, kann dadurch die Bandbreite ihres Lohnniveaus festgestellt werden. Nicht öffentlich ist hingegen die tatsächliche Einstufung, die von den Qualifikationen und von der Leistung abhängig ist.

Trifft man die Annahme, dass der Grundsatz der Öffentlichkeit der Verwaltung eingeführt wäre, dürfte man davon ausgehen, dass ebenfalls die Einreihung öffentlich wäre. Sobald jedoch leistungsbezogene Komponenten hinzukämen, wäre eine Grenze zu ziehen; bei solchen Informationen, die ein Persönlichkeitsprofil darstellen können, dürfen die schützenswerten privaten Interessen an der Geheimhaltung in der Regel andere Interessen an der Offenbarung überwiegen.»

Während das kantonale Besoldungssystem seit jeher durch Lohnbandbreiten gekennzeichnet ist, obliegt die Festlegung derartiger Bandbreiten sowie die Möglichkeit von Bonusregelungen bei Aktiengesellschaften – wie bereits dargelegt – dem Verwaltungsrat. So wenig ein generelles Verbot von Bonuszahlungen in einer liberalen Marktwirtschaft zu befürworten ist, so konsequenter sind jedoch allfällige Bonusentgelte als klar zu qualifizierende Messgrössen festzulegen und an strategischen Unternehmenszielen auszurichten, welche die persönliche Leistung des Kaders widerspiegeln. Insbesondere sollte bei der Ausrichtung von Boni vermehrt die Nachhaltigkeit der unternehmerischen Tätigkeit und weniger die kurzfristige Gewinnmaximierung berücksichtigt werden. Und schliesslich dürften leistungsbezogene Sälärbestandteile nur dann die erforderliche gesellschaftliche Akzeptanz erfahren, wenn sie dem Gebot der Verhältnismässigkeit entsprechen. Inwieweit zu leistende Bonuszahlungen als verhältnismässig einzustufen sind, ist im Einzelfall zu beurteilen.

Gemeinde Dinhard, Trottoir Seuzacherstrasse S-1, innerorts Eschlikon

KR-Nr. 102/2001

Lorenz Habicher (SVP, Zürich) hat am 19. März 2001 folgende Anfrage eingereicht:

Im Januar 2001 wurde das oben genannte Projekt auf der Gemeinderatskanzlei in Dinhard aufgelegt. Gemäss Aussagen der Gemeindebehörden muss das fragliche Projekt vor allem im Hinblick auf die möglichen Bauvorhaben in 10 bis 15 Jahren betrachtet werden. 51 Einwohnerinnen und Einwohner von Eschlikon – rund 70 % der ansässigen Bevölkerung – fordern in einer Petition vom Gemeinderat Dinhard, sich vom umstrittenen Trottoirprojekt in Eschlikon zu distanzieren und beim kantonalen Tiefbauamt die Einstellung der Planungs- und Vorbereitungsarbeiten zu erwirken.

In diesem Zusammenhang stellen sich folgende Fragen:

1. Hat der Regierungsrat Kenntnis der Petition und des vehementen Widerstandes der Bevölkerung in Eschlikon gegen dieses Trottoirprojekt?
2. Welche Gründe sprechen für eine Umsetzung des Trottoirprojekts, zum heutigen Zeitpunkt und gegen den ausdrücklichen Willen der Einwohnerinnen und Einwohner von Eschlikon?
3. Wurden beim Tiefbauamt auch eine sinnvollere, nur an den exponierten Stellen, sanfte und günstige Strassensanierung als Alternative geprüft?
4. Welche Kosten verursacht das heutige Trottoirprojekt dem Kanton, der Gemeinde Dinhard und den Anstössern?
5. Besteht die Möglichkeit, auf eine Ausführung des Trottoirs zu Gunsten des geplanten Radweges unterhalb der Bahnlinie zu verzichten?

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

Die Bautätigkeit in Eschlikon und der fehlende Fussgängerschutz an der Seuzacherstrasse veranlassten das Tiefbauamt, 1997/98 im Einvernehmen mit dem Gemeinderat Dinhard ein Trottoirprojekt samt einer Fahrbahnsanierung auszuarbeiten. 1999 erfolgte die öffentliche Auflage nach § 13 des Strassengesetzes (LS 722.1) und im Januar 2001 wurde die Planaufgabe gemäss den §§ 16 und 17 des Strassengesetzes durchgeführt. Bereits zu Beginn der Projektierungsarbeiten

wurden Bedenken und Einwendungen seitens der betroffenen Grundeigentümer geäussert. Auch in der Folge stiess das Vorhaben auf zum Teil heftige Ablehnung bei den betroffenen Anwohnern.

Unter Berücksichtigung dieser Vorgeschichte und der vielen Einsprachen im Landabtretungsverfahren sowie angesichts der nicht sehr hohen Dringlichkeit des Vorhabens aus kantonaler Sicht und der nur beschränkt verfügbaren finanziellen Mittel im Strassenfonds hat das Tiefbauamt entschieden, das umstrittene Trottoirprojekt innerorts Eschlikon in seiner Gesamtheit auf unbestimmte Zeit zurückzustellen. Dieser Entschluss erfolgte im Einvernehmen mit dem Gemeinderat Dinhard und wurde den betroffenen Grundeigentümern mit Schreiben vom 18. April 2001 mitgeteilt. Vorbehalten bleiben Unterhaltsarbeiten im Bereich der Fahrbahn.

Bei dieser neuen Sachlage erübrigt sich eine Beantwortung der weiteren Fragen.

Orientierungshalber wird darauf hingewiesen, dass vorgesehen ist, den regionalen Radweg Welsikon–Thalheim im Sommer 2001 zu erstellen. Dieses Vorhaben hat aber mit dem Trottoirprojekt innerorts Eschlikon keinen Zusammenhang.

Gemeindeautonomie bei der Verwendung der Gewinnanteile der Zürcher Kantonalbank

KR-Nr. 103/2001

Otto Halter (CVP, Wallisellen) hat am 19. März 2001 folgende Anfrage eingereicht:

Gemäss Gesetz über die Zürcher Kantonalbank vom 28. September 1997 schüttet die ZKB einen Drittel ihres Gewinnes den Zürcher Gemeinden aus. Im Jahr 2001 erhalten die Gemeinden Gewinnanteile von insgesamt 24 Millionen Franken, das heisst rund Fr. 20 pro Einwohner. Gemäss Weisung der Direktion der Justiz und des Innern, Abteilung Gemeindefinanzen, vom 22. Juni 1999, muss dieser Ertrag zwingend der Laufenden Rechnung gutgeschrieben werden. Eine anderweitige Verwendung, beispielsweise zu Gunsten einer Sonderrechnung oder Ähnliches, ist nicht gestattet.

Viele Gemeinden würden diesen unerwarteten willkommenen Zuschuss gerne für spezielle Zwecke einsetzen. Damit könnten beispielsweise in Bereichen wie Jugendförderung, Seniorenangebote, Soziales, Kultur, Inland- und Entwicklungshilfe wichtige Projekte unterstützt werden, ohne dafür Steuermittel einsetzen zu müssen. Gerade in

den Gemeinden, welche Finanzausgleich oder Steuerfussausgleich beziehen, sind die Möglichkeiten für solche sinnvollen Gemeindebeiträge stark eingeschränkt. Mit den ZKB-Gewinnanteilen könnte auch diesen Gemeinden etwas mehr Spielraum gegeben werden. Gezielte finanzielle Unterstützungen der Gemeinde können sehr viel an wertvollen Angeboten und Aktivitäten zu Gunsten der Bevölkerung auslösen, insbesondere in Verbindung mit der Freiwilligenarbeit (2001 wurde bekanntlich zum Jahr der Freiwilligenarbeit deklariert). Es ist bedauerlich, dass die Weisungen des Kantons die Gemeindeautonomie bei der Verwendung der ZKB-Gewinnanteile unnötig einschränken.

Ich bitte den Regierungsrat in diesem Zusammenhang um die Beantwortung folgender Fragen:

1. Ist der Regierungsrat bereit, den Gemeinden bei der Verwendung der ZKB-Gewinnanteile mehr Freiheit zu gewähren?
2. Wenn ja, teilt der Regierungsrat die Auffassung, dass die entsprechende Weisung rasch geändert werden soll, damit die Gemeinden bereits im Jahr 2001 autonom über die Verwendung des ZKB-Gewinnanteils 2000 entscheiden können?

Der *Regierungsrat* antwortet auf Antrag der Direktion der Justiz und des Innern wie folgt:

Gemäss § 26 des Gesetzes über die Zürcher Kantonalbank (LS 951.1) wird aus dem Reingewinn zunächst das Dotationskapital verzinst und anschliessend auf dem Partizipationskapital eine der Ertragslage der Bank angemessene, vom Ausgabepreis und Marktwert abhängige Dividende entrichtet. Soweit der Rest nicht zur Reservebildung verwendet wird, sind davon zwei Drittel dem Kanton Zürich und ein Drittel den politischen Gemeinden des Kantons im Verhältnis zur Einwohnerzahl zuzuweisen. Eine zweckbestimmte Verwendung der dem Kanton und den Gemeinden zufließenden Geldmittel ist nicht vorgesehen.

Anlässlich der Einführung des harmonisierten Rechnungsmodells für öffentliche Haushalte im Jahre 1986 erfuhr das Gemeindegesetz gewisse Änderungen. Insbesondere verlangt das Bedürfnis nach Transparenz des Gemeindehaushaltes und eine darauf beruhende Finanzpolitik, dass auf Reservenbildung in Form von Fonds oder Sonderrechnungen sowie in anderen Rechtsformen weit gehend zu verzichten ist. An ihre Stelle tritt das Eigenkapital als allgemeine Reserve. Gemäss § 127 Abs. 1 des Gemeindegesetzes (GG, LS 131.1) ist die Zweckbindung von Mitteln der Gemeinde nur noch zur Speisung von gesetzlichen Fonds und zur Vorfinanzierung von konkreten Investitionsvor-

haben zulässig. Die abschliessende Regelung im kantonalen Recht belässt den Gemeinden keine Autonomie in diesem Bereich. Sie können deshalb nicht aus eigener Entscheidung allgemeine Einnahmen, und dazu gehören zweifelsfrei auch die ZKB-Gewinnanteile, für beliebige Zwecke abzweigen und ihre finanzielle Lage durch solche zweckgebundenen Reserven beeinflussen.

Sonderrechnungen werden ausschliesslich für Mittel geführt, die im Interesse Dritter durch die Gemeinde verwaltet werden (selbstständige Sonderrechnungen gemäss § 128 GG) oder für zweckgebundene Zuwendungen Dritter, die zu separater Verwaltung verpflichtet (Legate und Stiftungen gemäss § 129 GG). Bei den ZKB-Gewinnanteilen handelt es sich um frei verfügbare Mittel der Gemeinden, weshalb keine im Haushaltsrecht vorgesehene Ausnahmebestimmung anwendbar ist.

Unabhängig davon haben die Gemeinden die Möglichkeit, finanzielle Beiträge für die in der Anfrage erwähnten Aktivitäten zu leisten. Voraussetzung dafür ist allerdings, dass die entsprechenden Aufwendungen veranschlagt und durch die zuständigen Instanzen im Rahmen des Voranschlages genehmigt werden. Auch Finanzausgleichsgemeinden können solche Beiträge in den Voranschlag aufnehmen. Die entsprechenden Begehren werden geprüft und im Rahmen der für den Finanzausgleich verfügbaren finanziellen Mittel wenn möglich auch zugelassen.

Ohne Änderung des Gemeindegesetzes kann den Gemeinden die zweckgebundene Verwendung der Gewinnanteile nicht zugestanden werden. Eine diesbezügliche Änderung des Gemeindegesetzes ist nicht vorgesehen, weil damit die Reform des Fondswesens zunichte gemacht würde.

Finanzierung der Sanierung Hardbrücke, Zürich

KR-Nr. 105/2001

Willy Furter (EVP, Zürich) und Reto Cavegn (FDP, Oberengstringen) haben am 19. März 2001 folgende Anfrage eingereicht:

Der Westast (Hardturm-Letten) soll in den nächsten Jahren ausgebaut werden. Die Hardbrücke wird mit Bundesgeldern saniert und im Bereich Pfingstweid-/Geroldstrasse und Escher-Wyss-Platz sollen Anschlussrampen gebaut und bestehende abgebrochen werden.

In diesem Zusammenhang bitten wir den Regierungsrat um Beantwortung der folgenden Fragen:

1. Welche verständlichen und überzeugenden Gründe sind für die Umklassierung und Aufwertung der Hardbrücke zwischen Pfingstweidstrasse und Escher-Wyss-Platz in ein Nationalstrassenbauwerk 3. Klasse massgebend?
2. Eine Aufwertung Hardbrücke als Zubringer bringt möglicherweise für die Zürcher finanzielle Vorteile, weil der Bund höhere Ausbaukosten übernimmt. Trifft es zu, dass der höhere Beitragssatz des Bundes für die Nationalstrasse der Grund für die Aufwertung der Hardbrücke ist? Ist der höhere Beitrag des Bundes an die Sanierungskosten aus der Sicht einer nachhaltigen Stadtentwicklung verantwortbar?
3. Wie wird die Sanierung der Hardbrücke finanziert? Wie werden gegebenenfalls die neuen Anschlussrampen der Hardbrücke finanziert? Wie hoch ist der Beitragssatz des Bundes bei einer Nationalstrasse 3. Klasse und bei einer Hauptstrasse?
4. Wird durch die Aufwertung der Hardbrücke dem Volk das mögliche Finanzreferendum entzogen? Ist das ein Grund der Aufwertung? Waren auch andere Interessen vorhanden, welche?
5. Sind vom Bundesamt für das Bauvorhaben Beiträge zugesichert worden? Wenn ja, werden an die Beitragszusicherung besondere Bedingungen und Auflagen geknüpft?
6. Teilt der Regierungsrat die Befürchtung, dass der geplante Ausbau der Anschlussrampen Hardbrücke die Verkehrsimmissionen verschlechtern kann?
7. Anerkennt der Regierungsrat den Grundsatz, dass der Westast nur einen Sinn macht und verwirklicht werden darf, wenn er die Verkehrsimmissionen vermindert statt vermehrt?
8. Ist der Regierungsrat bereit, bei der Projektierung des Westastes auf die neuen Rampen zur Hardbrücke zu verzichten und eine unterirdische Lösung ins Auge zu fassen?

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

Wie bereits in der Beantwortung der Interpellation KR-Nr. 40/2001 betreffend Stand der Planung der SN 1.4.1, Westast in Zürich, ausgeführt wurde, handelt es sich bei dieser Nationalstrasse um die sehr wichtige Verbindung zwischen dem Limmattaler Kreuz und der Stadt Zürich mit Zubringerfunktion (Stadtzubringer/Ausfallachse). Der

Durchgangs- und Stadtzubringerverkehr soll auf dem oberen Niveau über die Hardbrücke (Westtangente) geführt werden, während das untere Niveau der Hardstrasse dem öffentlichen Verkehr, der Erschliessung der angrenzenden Quartiere durch den motorisierten Individualverkehr sowie den Fussgängern zur Verfügung gestellt werden soll.

Grund für die Aufwertung der Hardbrücke als Zubringer sind nicht finanzielle Überlegungen. Diese Aufwertung ist auch nicht mit finanziellen Vorteilen für den Kanton bei der Brückensanierung verbunden. Vielmehr ist davon auszugehen, dass der Bund denjenigen Brückenteil, der zur Nationalstrasse III. Klasse aufklassiert werden soll, in einwandfreiem, d. h. saniertem Zustand übernehmen will. Die Kosten für die Sanierung der bestehenden Brücke waren nicht Bestandteil der Kostenberechnung für das generelle Projekt vom Juni 1997. Fest steht, dass die Hardbrücke (Escher-Wyss-Platz–Hardplatz) sanierungsbedürftig ist. Zurzeit sind Untersuchungen über den Bauwerkszustand im Gange. Die Sanierungskosten dürften nach einer sehr groben und noch ungesicherten Schätzung des Tiefbauamtes der Stadt Zürich aus dem Jahr 2000 etwa 30 Mio. Franken betragen. Gemäss der Finanzplanung der Stadt Zürich und des Kantons sollen die Kosten der Unterhaltspauschale nach § 47 des Strassengesetzes (LS 722.1) belastet werden. Die Kosten für die Sanierung der Hardbrücke sind ohnehin gebundene Ausgaben im Sinne von § 121 des Gemeindegesetzes (LS 131.1) sowie § 28 des Kreisschreibens der Direktion des Innern des Kantons Zürich über den Gemeindehaushalt. Die Aufwertung der Hardbrücke hat demnach nichts mit einem Entzug des allenfalls möglichen Finanzreferendums zu tun. Im Übrigen soll die insgesamt rund 1150 m lange Hardbrücke lediglich auf einer Länge von etwa 450 m zur Nationalstrasse aufklassiert werden. D. h. dass der überwiegende Teil der Sanierungskosten zum Vornherein nicht mit Beiträgen des Bundes subventioniert werden kann.

Gemäss dem generellen Projekt der SN 1.4.1 sind bauliche Anpassungen an den Auf- und Abfahrtsrampen der Hardbrücke vorgesehen. Die neuen Anschlussrampen (Seite Sihlquai und Pfingstweidstrasse) sind durch diese geplante Nationalstrasse bedingt. Die kantonale Festlegung im Verkehrsrichtplan rechtfertigt den Bau der Rampen nicht. Darum sind die Kosten durch die Nationalstrassenrechnung gemäss dem für den Kanton Zürich anwendbaren Kostenteiler für den Bau von Nationalstrassen im Gebiet von Städten (58 % Bund, 42 % Kanton) zu übernehmen. Die auf den Kanton entfallenden 42 % sind in einem solchen Fall gebundene Ausgaben. Bisher hat das Bundesamt für

Strassen (ASTRA) noch keine Beiträge zugesichert. Wird die Hardbrücke gemäss dem generellen Projekt zur Nationalstrasse aufklassiert, ist der Bund zur Mitfinanzierung verpflichtet, ohne dass «besondere» Bedingungen und Auflagen zu erwarten wären. Da der Westast und damit der hier fragliche Teil der Hardbrücke Bestandteil des Nationalstrassennetzes und nicht des Hauptstrassennetzes ist, stellt sich die Frage nach der Höhe des Beitragssatzes bei einer Hauptstrasse nicht. Eine Umklassierung zu einer Hauptstrasse des Bundes würde im Übrigen ein langwieriges Verfahren erfordern, wobei der Erfolg eines Gesuchs eher unwahrscheinlich ist. Der Beitragssatz läge nach heutigen Ansätzen bei 20 bis 25 %.

Wie sich der geplante Ausbau der Anschlussrampen Hardbrücke auf die Verkehrsimmissionen auswirken wird, ist noch nicht geklärt. Die endgültige Anordnung neuer Auf- und Abfahrtsrampen wird im Ausführungsprojekt, das im Zeitraum von 2002–2004 erarbeitet werden soll, festgelegt. Im Rahmen der dazu gehörigen Umweltverträglichkeitsprüfung (UVB 3. Stufe) werden vertiefte verkehrs- und brückenbautechnische Abklärungen und Projektierungsarbeiten durchgeführt, die insbesondere auch die Minimierung der Verkehrsimmissionen zum Gegenstand haben werden. Der geplante Westast bezweckt eine Verbesserung der bestehenden, unbefriedigenden Situation, indem der Durchgangs- und Stadtzubringerverkehr kanalisiert werden soll. Dies ermöglicht es auch, die erforderlichen Immissionsschutzmassnahmen konzentriert zu ergreifen. Es kann somit nicht behauptet werden, der Westast mache unter dem Blickwinkel der Verkehrsimmissionen keinen Sinn. Nach der rund 10-jährigen Planungsphase für das generelle Projekt der SN 1.4.1, Westast, hinter dem auch der Stadtrat von Zürich steht, besteht derzeit kein Grund für einen Verzicht auf die vorgesehenen neuen Rampen zur Hardbrücke. Eine unterirdische Lösung ist weder für die Bestimmung einer Stadtstrasse mit Zubringerfunktion sinnvoll noch lässt sich eine solche von den erheblich höheren Kosten her vertreten.

Zuweisung von neuen Vorlagen

Zuweisung an die Kommission für Bildung und Kultur:

- **A. Kantonsverfassung (Änderung)**
- B. Volksschulgesetz**
 Beschluss des Kantonsrates, 3858
- **A. Bildungsgesetz**

Beschluss des Kantonsrates, 3859

– **Einheitliche Regelung für zehnte Schuljahre**

Bericht und Antrag des Regierungsrates an den Kantonsrat zum Postulat KR-Nr. 264/1998, 3862

Zuweisung an die Kommission für Energie, Umwelt und Verkehr:

– **a) 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**

Bericht und Antrag des Regierungsrates an den Kantonsrat zum Postulat KR-Nr. 179/1997

b) Beschleunigungsprogramm für den öffentlichen Verkehr auf Strassen ausserhalb der Städte Zürich und Winterthur für den Zeitraum 1998 bis 2003

Bericht und Antrag des Regierungsrates an den Kantonsrat zum Postulat KR-Nr. 166/1998, 3860

Zuweisung an die Finanzkommission:

– **Bewilligung von Nachtragskreditbegehren für das Jahr 2001, I. Serie**

Bericht und Antrag des Regierungsrates an den Kantonsrat, 3861

– **Gebäudeversicherung (Geschäftsbericht und Jahresrechnung 2000)**

Beschluss des Kantonsrates, KR-Nr. 170/2001

Zuweisung an die Geschäftsprüfungskommission:

– **Kreditvorlage für die neue S-Bahn-Haltestelle «Töss»**

Beschluss des Kantonsrates über die Fristerstreckung für Berichterstattung und Antragstellung zum Postulat KR-Nr. 318/1997

Gemeinsame Behandlung von Geschäften

Ratspräsident Martin Bornhauser: Die Geschäftsleitung beantragt Ihnen, den Bericht der Kommission ZKB, Kantonsrats-Nummer 162/2001, der Ihnen noch diese Woche in einer berichtigten Fassung zugestellt wird, sowie die Interpellation Peter Good betreffend Bonuszahlungen an die Mitglieder des ZKB-Bankrates, Kantonsrats-Nummer 70/2001, sowie die Parlamentarische Initiative Alfred Heer betreffend Änderung des Gesetzes über die Kantonbank, Kantonsrats-Nummer 99/2001, sowie allfällig weitere themenbezogene parla-

mentarische Vorstösse gemeinsam zu behandeln – aus zeitlichen Gründen jedoch nicht bereits wie in der Vorschau aufgeführt am 18. Juni 2001, sondern erst an der Sitzung vom 9. Juli 2001.

Parlamentarische Initiativen zu weiteren Revisionsanliegen der Gesetzgebung über die Zürcher Kantonalbank müssen, damit sie an der Sitzung vom 9. Juli 2001 behandelt werden können, bis spätestens am nächsten Montag, 18. Juni 2001, eingereicht werden.

Sie sind damit einverstanden.

Die Geschäftsleitung beantragt Ihnen überdies, die beiden Motionen, Kantonsrats-Nummer 50/2001 und 51/2001, zum Thema «Verbandsbeschwerderecht» sowie das Postulat und die Interpellation, Kantonsrats-Nummer 134/2001 und 135/2001, zum Thema «Kundenfreundlichkeit und Arbeitsmethoden der Fremdenpolizei» ebenfalls je gemeinsam zu behandeln. Sie sind mit diesen gemeinsamen Beratungen einverstanden.

Dokumentationen im Sekretariat des Rathauses

Im Sekretariat des Rathauses liegen zur Einsichtnahme auf:

- Protokoll der 101. Sitzung vom 14. Mai 2001, 8.15 Uhr
- Protokoll der 102. Sitzung vom 21. Mai 2001, 8.15 Uhr
- Protokoll der 103. Sitzung vom 28. Mai 2001, 8.15 Uhr.

2. Eintritt eines neuen Mitglieds des Kantonsrates

für den zurückgetretenen Rainer Heuberger, Winterthur

Ratssekretär Hans Peter Frei: Der Regierungsrat teilt uns mit Brief vom 6. Juni 2001 mit:

«Rainer Heuberger, Winterthur, hat auf den 14. Mai 2001 seinen Rücktritt aus dem Kantonsrat erklärt. Die auf der Liste der Schweizerischen Volkspartei im Wahlkreis XIV (Stadt Winterthur) nachfolgenden Ersatzkandidaten Werner Steiner, Winterthur, und Markus Böni, Winterthur, haben ihren Verzicht auf die Annahme des Amtes erklärt. Der nächstfolgende Ersatzkandidat, Emil Manser, Winterthur, ist bereit, das Amt anzutreten.

In Anwendung von Paragraf 90 des Wahlgesetzes vom 4. September 1983 beschliesst der Regierungsrat: Als Mitglied des Kantonsrates im Wahlkreis XIV, Stadt Winterthur, für den zurückgetretenen Rainer Heuberger (Liste Schweizerische Volkspartei) und an Stelle der Ersatzkandidaten, Werner Steiner, Winterthur, und Markus Böni, Winterthur, welche das Mandat nicht angenommen haben, wird als gewählt erklärt:

*Emil Manser, Betriebsingenieur HTL,
Kanzleistrasse 53, 8405 Winterthur.»*

Ratspräsident Martin Bornhauser: Herr Manser, der Regierungsrat hat Sie als Mitglied des Kantonsrates als gewählt erklärt. Bevor Sie Ihre Tätigkeit im Rat ausüben können, haben Sie das Amtsgelübde zu leisten. Die Tür wird geschlossen. Rat, Pressevertreter und Tribünenbesucher erheben sich.

Ratssekretär Hans Peter Frei verliest das Amtsgelübde: «Ich gelobe als Mitglied dieses Rates, Verfassung und Gesetze des Bundes und des Kantons Zürich zu halten, die Rechte der Menschen und des Volkes zu schützen und die Einheit und Würde des Staates zu wahren. Die Pflichten meines Amtes will ich gewissenhaft erfüllen.»

Ratspräsident Martin Bornhauser: Herr Manser, Sie leisten das Amtsgelübde, indem Sie mir die Worte nachsprechen: «Ich gelobe es.»

Emil Manser (SVP, Winterthur): Ich gelobe es.

Ratspräsident Martin Bornhauser: Herr Manser, ich danke Ihnen und heisse Sie herzlich willkommen. Sie können Ihren Platz einnehmen. Rat, Pressevertreter und Tribünenbesucher können sich setzen. Die Tür ist zu öffnen.

Das Geschäft ist erledigt.

3. Erlass eines Taxigesetzes (*Reduzierte Debatte*)

Einzelinitiative Peter Vögeli, Uster, vom 15. Januar 2001

KR-Nr. 34/2001

Die Einzelinitiative hat folgenden Wortlaut:

Gestützt auf das Gesetz über das Vorschlagsrecht des Volkes reiche ich Ihnen die nachstehende Einzelinitiative in Form des ausgearbeiteten Entwurfs ein:

Antrag:

Der Kanton Zürich erlässt ein Gesetz über das Taxiwesen.

Gesetz über das Taxiwesen (Taxigesetz)

A. Allgemeine Bestimmungen

§ 1. Das Taxi dient dem gewerbsmässigen Transport von Personen und Waren gegen ein in der Tarifverordnung festgesetztes Entgelt ohne festen Fahrplan oder feste Linienführung. Taxibegriff

§ 2. Fahraufträge sind durch die Chauffeure/Chauffeusen sofort oder auf eine gewünschte Zeit auszuführen. Die Fahrt darf nicht verweigert werden, es sei denn, sie könne aus einem bei der Person des Fahrgastes liegenden Grund nicht zugemutet werden. Beförderungspflicht

Der Chauffeur/die Chauffeuse ist verpflichtet, das Fahrziel auf dem kürzesten Wege anzufahren. Umwegfahrten sind nur aus Gründen der Zeitersparnis erlaubt.

Taxis, welche auf den öffentlichen Standplätzen abgestellt werden, müssen dem Publikum jederzeit zur Verfügung stehen.

B. Bewilligungen

§ 3. Wer einen Taxibetrieb führen will, benötigt eine Betriebsbewilligung des zuständigen Gemeinde- oder Stadorgans. Die Bewilligung ist persönlich und nicht übertragbar. Bewilligungspflicht

Stirbt der Inhaber oder die Inhaberin einer Bewilligung oder ist er oder sie alters- oder gesundheitshalber nicht in der Lage, den Betrieb zu führen, so kann die Betriebsbewilligung durch die Bewilligungsbe-

hörde auf den Ehegatten, die Nachkommen oder, beim Vorliegen besonderer Umstände, auf eine andere Person übertragen werden, sofern diese die erforderlichen Voraussetzungen gemäss § 6 erfüllt.

Es ist verboten, Betriebsbewilligungen zu vermieten oder in anderer Form an Dritte abzutreten.

Betriebsbewilligung/Konzessions-Arten

§ 4. Die Betriebsbewilligung A berechtigt die Innehabenden, mit den als Taxis ausgerüsteten Fahrzeugen von öffentlichen und privaten Standplätzen aus Taxifahrten auszuführen.

Die Betriebsbewilligung B berechtigt die Inhaber/innen, mit den als Taxis ausgerüsteten Fahrzeugen von privaten Standplätzen aus Taxifahrten auszuführen.

Stellvertretung

§ 5. Ist ein Inhaber oder eine Inhaberin einer Betriebsbewilligung vorübergehend ausserstande, den Betrieb zu führen, so hat er oder sie entweder eine verantwortliche Stellvertretung zu bestimmen oder auf die Ausübung der Bewilligungsrechte vorübergehend zu verzichten. Die zuständige Behörde ist über die getroffene Massnahme sofort schriftlich zu benachrichtigen. In der Regel soll die Stellvertretung beziehungsweise der vorübergehende Verzicht nicht länger als sechs Monate dauern.

Wenn die Stellvertretung keine Gewähr für eine vorschriftsgemässe Geschäftsführung bietet, ist die zuständige Behörde berechtigt, die Bestimmung einer anderen, geeigneten Stellvertretung zu verlangen.

Allgemeine Voraussetzungen für eine Betriebsbewilligung

§ 6. Die Betriebsbewilligung A oder B kann erteilt werden, wenn der Bewerber oder die Bewerberin

- a) einen guten Leumund hat,
- b) sich nicht wiederholt der Verletzung von Verkehrsvorschriften oder von Bestimmungen zum Schutze der Arbeitnehmenden schuldig gemacht hat,
- c) für die Sicherheit des Betriebes und für eine vorschriftsgemässe Geschäftsführung Gewähr bietet,
- d) das schweizerische Bürgerrecht oder die Niederlassung besitzt,
- e) sich in den der Gesuchstellung unmittelbar vorangegangenen drei Jahren über eine ununterbrochene hauptberufliche Tätigkeit im Taxigewerbe ausweisen kann.

f) das Geschäftsdomizil in der die Bewilligung ausstellenden Gemeinde hat.

Bewerbende um eine Betriebsbewilligung B haben den Nachweis über genügend Unterbringungsmöglichkeiten ihrer Fahrzeuge auf privatem Grund zu erbringen.

§ 7. Betriebsbewilligungen dürfen juristischen Personen nur erteilt werden, wenn: Juristische Personen

- a) diese ihren statutarischen Sitz oder eine Nebenniederlassung in der Gemeinde haben, in welcher sie sich um eine Betriebsbewilligung bewerben,
- b) diese für die Sicherheit des Betriebes Gewähr bieten,
- c) die für den Taxibetrieb verantwortlichen Personen alle von den natürlichen Personen verlangten Voraussetzungen erfüllen.

§ 8. Die Inhaber/innen einer Betriebsbewilligung dürfen die Taxis nur durch zugelassene Taxichauffeure oder -chauffeusen führen lassen. Pflichten der Bewilligungsinhabenden

Es ist durch die Bewilligungsinhabenden dafür zu sorgen, dass Chauffeure/Chauffeusen die für ihre Tätigkeit massgebenden Vorschriften einhalten.

Die Inhabenden der Betriebsbewilligung haben ferner darüber zu wachen, dass Chauffeure/Chauffeusen die Fahrtenkontrolle gemäss § 28 gewissenhaft führen.

Sie haben der Behörde innert 14 Tagen alle Tatsachen zu melden, welche im Zusammenhang mit der Betriebsbewilligung von Bedeutung sind.

§ 9. Die Betriebsbewilligungen gelten für die Dauer von 2 Jahren. Vorbehalten bleiben die Bestimmungen der §§ 5 und 8 dieses Gesetzes. Geltungsdauer

Nach Ablauf von 2 Jahren können Betriebsinhabende ein neues Gesuch an die zuständige Stelle richten. Diese prüft das Gesuch bezüglich den Voraussetzungen gemäss § 6.

§ 10. Die zuständige Behörde bestimmt die Anzahl Betriebsbewilligungen und setzt deren Gebühren fest. Anzahl der Bewilligungen/
Gebühren

Entzug der Bewilligungen § 11. Die Betriebsbewilligung ist zu entziehen, wenn die Bewilligungsinhaber/innen beziehungsweise die für den Taxibetrieb verantwortlichen Personen die für die Erteilung der Bewilligung erforderlichen Voraussetzungen nicht mehr erfüllen, namentlich bei Konkurs oder fruchtloser Pfändung von natürlichen und juristischen Bewilligungsinhabenden.

Werden die Bewilligungsgebühren nicht innert 90 Tagen nach Rechnungsstellung bezahlt, wird die Bewilligung entzogen.

Nicht oder ungenügend ausgenützte Bewilligungen können entzogen werden.

C. Betriebsvorschriften

Standplätze § 12. Die zuständige Behörde bestimmt die öffentlichen Standplätze. Auf unbesetzten öffentlichen Standplätzen dürfen auch Taxis der Betriebsbewilligung B Fahrgäste ein- und aussteigen lassen.

Bei Grossanlässen und in Sonderfällen kann die Behörde für beide Bewilligungs-Kategorien ausserordentliche Standplätze auf öffentlichem Grund bezeichnen.

Platzordnung § 13. Wo erforderlich, kann die Behörde Vorschriften für eine Platzordnung festsetzen.

Bewilligungsinhaber/innen, welche die Platzordnung missachten, kann die Betriebsbewilligung entzogen werden.

Umherfahren § 14. Das langsame und wiederholte Umherfahren zum Zwecke der Kundenwerbung ist untersagt.

Freie Wahl von Taxis § 15. Die auf den öffentlichen Standplätzen abgestellten Taxis stehen dem Publikum nach freier Wahl zur Verfügung.

D. Taxihalter und Chauffeure

a) Selbstständigerwerbende Chauffeure § 16. Der Taxichauffeur oder die Taxichauffeuse gilt als selbstständig, wenn er oder sie in keinem Anstellungs- oder Unterstellungsverhältnis steht und allein über den Einsatz des Fahrzeuges entscheidet. In Zweifelsfällen ist das tatsächliche Beschäftigungsverhältnis mass-

gebend; als selbstständigerwerbend gelten auch die Ehegatten der Betriebsinhabenden, deren Verwandte in auf- und absteigender Linie und deren Ehegatten, sowie Stiefkinder.

§ 17. Zwischen den Betriebsinhabern/innen und den unselbstständigerwerbenden Chauffeuren und Chauffeusen, welche Fahrzeuge in einem Anstellungs- oder Unterstellungsverhältnis führen, müssen schriftliche Arbeitsverträge abgeschlossen werden. Darin ist das tatsächliche Beschäftigungsverhältnis unter Berücksichtigung der gesetzlichen Normen des Obligationenrechts wie folgt zu regeln:

b) Unselbstständigerwerbende Chauffeure

- a) die Fahrzeugkosten,
- b) die Regelung des Arbeitslohnes und der Entschädigungen,
- c) die Spesenentschädigung,
- d) die freie Entscheidung über Auftragsannahmen.

§ 18. Die Einhaltung der Arbeits- und Ruhezeit richtet sich für Voll- und Teilzeitarbeitnehmende nach den Bestimmungen der Arbeits- und Ruhezeit-Verordnung 2.

Arbeits- und Ruhezeit

§ 19. Die Chauffeure/Chauffeusen haben sich anständig und höflich zu benehmen.

Anstandspflicht

§ 20. Den Chauffeuren/Chauffeusen ist es verboten

Verhalten der Chauffeure/Chauffeusen

- a) ohne Zustimmung des Fahrgastes weitere Personen mitzuführen, ausgenommen Kontrollorgane,
- b) Tiere mitzuführen, die nicht dem Fahrgast gehören,
- c) den Fahrgästen Waren zum Verkauf anzubieten,
- d) während der Fahrt ohne Einwilligung des Fahrgastes zu rauchen,
- e) dem Publikum durch Zurufe oder ähnlicher Weise den Taxi anzubieten,
- f) Trinkgelder zu fordern,
- g) das Fahrzeug Dritten zu überlassen.

§ 21. Jeder Taxichauffeur hat den Chauffeurausweis, die Vorschriften über das Taxiwesen, die gültigen Tarifbestimmungen sowie einen aktuellen Ortsplan mitzuführen und auf Verlangen dem Fahrgast und den Kontrollorganen vorzuweisen.

Mitzuführende Dokumente

Fundgegenstände

§ 22. Die Chauffeure kontrollieren das Fahrzeug mindestens täglich auf liegengelassene Gegenstände. Können diese nicht sofort zurückgegeben werden, so sind sie im öffentlichen Fundbüro abzugeben. Der Fahrer/die Fahrerin benachrichtigt unverzüglich den Bewilligungsinhaber.

Chauffeur-
ausweise

§ 23. Wer als Taxichauffeur/Taxichauffeuse tätig sein will, benötigt den Chauffeurausweis derjenigen Stadt oder Gemeinde, in der er oder sie als Chauffeur/Chauffeuse tätig ist.

Der Ausweis ist auf allen Taxifahrten mitzuführen. Tatsachen, die eine Änderung des Ausweises erfordern, sind innert 14 Tagen der Behörde zu melden.

Bei dauernder Aufgabe der Tätigkeit ist der Ausweis den Behörden unaufgefordert innert 14 Tagen zurückzugeben. Dies gilt ebenso bei Unterbrüchen der Tätigkeit von mehr als 3 Monaten.

Der Ausweis bleibt Eigentum der Behörden.

Erteilung

§ 24. Der Ausweis wird von den Behörden erteilt, sofern die Bewerber/innen

- a) einen guten Leumund haben,
- b) im Besitze des Führerausweises für Motorwagen zum gewerbmässigen Personentransport sind,
- c) eine Fachprüfung bestanden haben,
- d) ausreichende Kenntnisse der deutschen Sprache nachweisen können.

Bewerber/innen, die schon länger als sechs Monate im Besitze des Führerausweises zum berufsmässigen Personentransport sind, haben sich mittels aktuellem Strafregisterauszug über einen guten Leumund auszuweisen.

Bewerber/innen, die während der letzten fünf Jahre vor der Gesuchstellung wegen eines Verbrechens oder Vergehens, das die Vertrauenswürdigkeit zur Ausübung des Taxigewerbes beeinträchtigt, rechtskräftig verurteilt worden sind, wird die Zulassung als Chauffeur/Chauffeuse verweigert.

§ 25. Vor Erteilung des Ausweises hat eine kostenpflichtige Fachprüfung stattzufinden. Art, Umfang und Durchführung ist Sache der Bewilligungsbehörde. Sie erlässt hierzu entsprechende Ausführungsbestimmungen.

Fachprüfung

§ 26. Der Ausweis gilt für die Dauer der Berufsausübung.

Gültigkeit und Entzug des Ausweises

Der Ausweis ist zu entziehen, wenn:

- a) die Inhabenden die für die Erteilung erforderlichen Voraussetzungen nicht mehr erfüllen,
- b) bei wiederholten Verstößen gegen das Taxigesetz,
- c) gleichzeitig der Führerausweis Kat. B durch die zuständige Administrativbehörde entzogen wurde.

§ 27. Aus dem Taxiausweis müssen ersichtlich sein:

Anforderungen an den Ausweis

- a) Personalien samt Foto,
- b) Unternehmenszugehörigkeit,
- c) Höchststundenarbeitszahl bei Teilzeitangestellten.

E. Fahrtenkontrolle

§ 28. Taxichauffeur/Taxichauffeusen müssen über sämtliche entgeltlichen Fahrten Kontrollblätter führen, welche folgende Angaben enthält:

Kontrollblätter

- a) Name des Chauffeurs,
- b) Datum der ausgeführten Fahrt,
- c) Kontrollschildnummer des Taxis und sofern vorhanden, die Bewilligungsnummer,
- d) Zeitpunkt der Abfahrt und Ankunft am Fahrziel,
- e) Lade- und Bestimmungsort,
- f) Kilometerstand,
- g) Fahrpreis nach Taxuhr und Zuschläge.

Die Chauffeure/Chauffeusen haben die Fahrtenkontrolle des laufenden, des Vortages beziehungsweise des letzten Arbeitstages mitzuführen und auf Verlangen den Polizeiorganen vorzuweisen.

Die Fahrtenkontrollblätter sind vom Taxiunternehmen 2 Jahre aufzubewahren und müssen den Kontrollorganen auf Verlangen vorgewiesen werden.

F. Tarifbestimmungen

§ 29. Tarifordnungen werden durch die zuständigen Behörden erlassen, auf deren Gebiet Taxiunternehmen tätig sind.

Eine Tarifordnung muss Aufschluss über den tatsächlich gehandhabten Fahrpreis, Wartezeit-Taxen und besondere Dienstleistungen geben.

Die Tarifordnung muss gut sichtbar im Fahrzeug angebracht sein.

G. Fahrzeuge und Ausrüstung

Kontrolle § 30. Die Kontrolle der Fahrzeuge und der Fahrtenschreiber obliegen dem Strassenverkehrsamt aufgrund der geltenden Bestimmungen. Vorbehalten bleiben Kontrollen der taxispezifischen Ausrüstung durch die Polizei.

Anforderungen § 31. Für jede Betriebsbewilligung muss auf den Namen der Bewilligungsnehmenden die bewilligte Zahl der als Taxis geeigneten Fahrzeuge im Kanton Zürich eingelöst werden.

Werden einzelne Fahrzeuge aus betrieblichen Gründen vorübergehend nicht eingelöst, muss die Betriebsbewilligung spätestens nach Ablauf von sechs Monaten der Zahl der tatsächlich betriebenen Taxifahrzeuge angepasst werden.

Es dürfen nur Fahrzeuge als Taxis verwendet werden, die vom Strassenverkehrsamt geprüft und zum gewerbsmässigen Personentransport zugelassen worden sind, sowie im Fahrzeugausweis in der entsprechenden Rubrik als solche eingetragen wurden.

Zur Gewährleistung der Sicherheit von Fahrgästen und Chauffierenden kann die Behörde Vorschriften über die Anforderung an Bauart und Ausrüstung der zum Einsatz gelangenden Fahrzeuge erlassen.

Jedes Taxifahrzeug ist mit einer von der Behörde oder durch eine andere autorisierte Stelle kontrollierten und für den Fahrgast gut sichtbaren Taxuhr auszurüsten. Sie muss während der Fahrt, auch bei Dunkelheit, ablesbar sein.

Die Taxis können mit einer von den Behörden zu bestimmenden einheitlichen äusseren Bezeichnung kenntlich gemacht werden, die jede Verwechslung ausschliesst. Die Verwendung dieses Kennzeichens für andere Taxis ist untersagt.

Den Bewilligungsnehmenden ist es gestattet, Fahrzeuge als Nichtrauchertaxis zu bezeichnen.

§ 32. Die Taxifahrzeuge sind stets sauber und betriebssicher zu halten. Zustand der Fahrzeuge

§ 33. Taxifahrzeuge sind mit einer Kennlampe auf dem Dach zu bezeichnen. Diese trägt gut lesbar die Aufschrift «Taxi» sowie den Firmennamen. Die Behörden können weiterreichende Angaben auf der Kennleuchte bestimmen. Taxileuchte

Das Licht der Taxileuchte muss beim Einschalten der Taxuhr automatisch erlöschen.

Wird ein Taxifahrzeug für Privatfahrten verwendet, so muss die Taxileuchte abgedeckt und weitere äussere Kennzeichnung wenn möglich entfernt werden.

§ 34. Taxifahrten müssen generell mit eingeschalteter Taxuhr ausgeführt werden. Taxameter

Die Taxuhr darf erst eingeschaltet werden, wenn sich der Chauffeur/die Chauffeuse beim Auftraggeber gemeldet hat oder, bei Vorbestellung auf bestimmte Zeit, vom vereinbarten Zeitpunkt an.

Nach Ankunft am Fahrziel ist die Taxuhr sofort auf Kasse zu stellen. Sie darf erst nach Bezahlung des Fahrpreises ausgeschaltet werden.

Solange die Taxuhr eingeschaltet ist, muss sie automatisch beleuchtet und bei Dunkelheit gut ablesbar sein.

Bei Störungen der Taxuhr ist die begonnene Fahrt unverzüglich unter Angabe des Grundes zu unterbrechen; sie darf nur mit der Zustimmung des Fahrgastes fortgesetzt werden. Bis zur Behebung des Mangels ist das Fahrzeug aus dem Dienst zu nehmen.

Der Inhaber der Betriebsbewilligung und die Chauffeure sind für den richtigen Gang der Taxuhr verantwortlich.

Es ist untersagt, die Taxuhr zu öffnen, auf deren Gang einzuwirken, Abänderungen vorzunehmen oder Plomben zu entfernen oder anzubringen.

Die Taxuhr wird bei der Inbetriebnahme und zusätzlich alljährlich sowie nach Reparaturen auf Kosten des Bewilligungsinhabers durch autorisierte Stellen, welche durch die Behörden bestimmt werden, kontrolliert und plombiert.

Weitere Kontrollen durch die Polizeiorgane bleiben vorbehalten.

H. Vollzugs-, Straf- und Schlussbestimmungen

- Vollzug § 35. Der Vollzug dieses Gesetzes sowie der Erlass von Ausführungsbestimmungen ist Sache der Gemeinden.
Für die Städte Zürich und Winterthur sowie für den Flughafen Kloten gelten deren speziellen Vorschriften.
- Strafbestimmungen § 36. Wer den Bestimmungen dieses Gesetzes sowie ausführenden Erlassen und Verfügungen zuwiderhandelt, wird mit Haft oder Busse bestraft.
In leichten Fällen kann ein Verweis ausgesprochen werden.
- Gebühren § 37. Die im Zusammenhang mit diesen Vorschriften zu erhebenden Gebühren werden durch die zuständigen Behörden festgesetzt.

I. Inkrafttreten

§ 38. Dieses Gesetz tritt nach Annahme durch die Stimmberechtigten am Tage der Erwahrung des Ergebnisses der Volksabstimmung durch den Kantonsrat beziehungsweise nach dem unbenützten Ablauf des fakultativen Referendums in Kraft.

Begründung:

Das Taxiwesen im Kanton Zürich ist Sache der Gemeinden. Eine ganzheitliche Regelung besteht nicht. Diesem Umstand wird mit dem vorliegenden Gesetz im Sinne der rechtlichen Gleichstellung aller für den gewerbsmässigen Personentransport tätigen Personen Rechnung getragen.

Hans-Peter Portmann (FDP, Kilchberg): Der Einzelinitiant möchte ein kantonales Taxigesetz, das regelt, wie das Taxiwesen kantonal gehandhabt wird. Heute ist es so, dass die Gemeinden in ihren Verordnungen selber festlegen, wie und an wen Bewilligungen verteilt werden sollen. In seinem Gesetzesregelwerk verankert der Einzelinitiant aber die heutige, noch bestehenden Monopolstellungen des Taxiwesens, das heisst er legt darin für den gesamten Kanton fest, dass wiederum die Gemeinden die Bewilligungen auf ihr Gebiet beschränken können. Ebenfalls regelt er die Gebühren und wie die Betriebsbewilligungen vergeben werden sollen.

Die FDP ist der Meinung, dass es sinnvoll ist, ein kantonales Taxigesetz zu haben. Wir schaffen also heute auf dem gesamten Kantonsgebiet ab, dass jede Gemeinde dieses Thema anders behandelt. Wir sind aber nicht der Meinung, dass die heute bestehende Monopolstellung des Taxiwesens noch verstärkt werden muss. Deshalb haben wir eine Motion für ein liberales Taxiwesen eingereicht.

Wir empfehlen Ihnen, die vorläufige Unterstützung nicht zu gewähren.

Johann Jucker (SVP, Neerach): Zugegeben, ich bin kein guter Taxikunde im Kanton Zürich. Trotzdem durfte ich vor einigen Jahren in jener kantonsrätlichen Kommission mitwirken, welche die Taxisituation um und beim Flughafen Zürich-Kloten regeln sollte. Bereits damals habe ich gesehen, dass eine Regelung nicht einfach ist. Damals ging es allerdings eher darum zu regeln, von wo und wohin transportiert werden soll. Bestätigt wurde uns damals etwas, das ohnehin klar ist: Die Taxis sind mobil und haben verschiedene Aufträge auszuführen. Schon früher gab es unter Taxifahrerinnen und -fahrern Scharmützel. In der Zwischenzeit soll es bezüglich Taxis in einzelnen Gegenden kleine Probleme gegeben haben. Meines Wissens gibt es bereits zahlreiche wirksame Vorschriften und Gesetze, welche die speziellen Anforderungen an Taxiunternehmungen sowie an Taxichauffeuren und -chauffeure regeln. Das Verhalten von Leuten können wir allerdings kaum gesetzlich verbessern. Einerseits ist heute Privatisieren im Trend, und andererseits soll nun der Staat einzelnen Privatunternehmungen wieder eine Zwangsjacke anlegen. Vielleicht lässt sich der Initiant durch die allgemeine Welle von Globalisierung und Fusionierung leiten und wünscht, es müsste überall alles gleich sein oder einheitlicher werden. Wir haben damals gesehen, dass nicht nur Grösse und geographische Lage der Ortschaften, sondern sogar die Tages-

zeit für die Anzahl Taxifahrten sehr unterschiedlich ist. Wir können die Fahrgäste und die Fahrziele von Taxis sicher nicht in eine gesetzliche Norm zwingen. Der bereits konkrete und offenbar pfannenfertige Gesetzesvorschlag des Initianten vermag zwar vieles zu regeln, das meiste ist aber schon längst geregelt.

Nach meinem Empfinden für eine möglichst liberale, freiheitliche Regelungsdichte genügen die momentanen Vorschriften. Unser Staat hat zum Beispiel den Führerschein für Taxifahrerinnen und -fahrer nur an einen kleinen Faden gehängt. Beim kleinsten Verstoß ist er weg. Falls dann der Verfassungsrat oder die aus gewissen Kreisen angestrebte Einheitspolizei im Kanton Zürich nach allenfalls neuen Gesichtspunkten diesbezüglich etwas neu regeln, werden wir mit anderen Voraussetzungen gegebenenfalls einen neuen Vorschlag erarbeiten. Vielleicht werden die Limitierung der Anzahl Taxis an einem einzelnen Standort oder die Einführung von obligatorisch besetzten Standplätzen aus wirtschaftlichen Gründen einmal ein Thema im Kanton oder in einer Gemeinde sein.

Wir brauchen kein neues Taxigesetz, welches ein Gewerbe unnötig belastet. Was wichtig ist, ist geregelt. Zusammen mit der SVP bitte ich Sie, die Einzelinitiative nicht vorläufig zu unterstützen.

Lucius Dürri (CVP, Zürich): Die CVP unterstützt die Einzelinitiative nicht. Die heutigen kommunalen Lösungen sind relativ grosszügig und durchaus auch praxisnah. Sie haben sich bewährt. Es besteht heute kein Notstand in Sachen Regulierung des Taxigewerbes. Im Gegenteil, die vorliegende Vorlage führt dazu, dass das Ganze überreguliert, die bestehende Liberalisierung aufgehoben und quasi ein Taxikartell entstehen wird. Dies ist abzulehnen. Ob eine weitergehende Liberalisierung notwendig ist, wäre andernorts zu prüfen. Es ist bereits darauf hingewiesen worden. Wir werden dies dannzumal tun. Heute lehnen wir die Einzelinitiative ab. Wir unterstützen sie nicht.

Kurt Schreiber (EVP, Wädenswil): Die EVP-Fraktion wird die Einzelinitiative unterstützen.

Die heutige Taxiregelung ist nicht unumstritten. Es kommt immer wieder zu Reklamationen. Auch aus Tourismuskreisen wird immer wieder beanstandet, dass der Kundendienst nicht funktioniert und dass die Zuverlässigkeit ebenfalls zu wünschen übrig lässt.

Schliesslich weise ich auf den milde gesagt gesetzeswidrigen Zustand beim Flughafen Zürich hin, wo die einen Taxis Leute mitnehmen dürfen, die anderen aber nicht. Ich frage mich, was dies beispielsweise mit Gewerbefreiheit zu tun hat.

Es ist wichtig, dass alle diese Fragen zumindest in einer Kommission besprochen werden, von mir aus zusammen mit der Motion der FDP. Dann kommen wir weiter. Wenn wir sagen, gesetzliche Regelungen seien nicht notwendig, teile ich diese Meinung bis zu einem gewissen Grad. Wenn Sie die Einzelinitiative durchgelesen haben, steht da beispielsweise, dass vorbestrafte Personen Taxis nicht mehr führen dürfen. Ich finde dies eine Regelung, die wirklich unabdingbar ist. Oder wollen Sie, dass beispielsweise weibliche Fahrgäste von einem vorbestraften Sexualstraftäter nachts im Taxi nach Hause gefahren werden? Heute ist diese Regelung auf dem Land durchaus denkbar. Mit der vorgeschlagenen gesetzlichen Regelung aber nicht mehr.

Sie sehen, es besteht hier Handlungsspielraum. Die bestehende grosszügige Lösung, die hier dargetan wird, ist zu grosszügig. Sie verdient durchaus gewisse Schranken, damit alle davon profitieren können.

Bernhard Egg (SP, Elgg): Die SP-Fraktion wird die Einzelinitiative nicht unterstützen.

Ich bin etwas erstaunt, dass doch eine einigermaßen grosse Taxidebatte losbricht. Ich frage mich auch – nach dem Votum von Hans-Peter Portmann umso mehr –, ob man den Vorstoss von ihm nicht besser mit dieser Initiative behandelt hätte. So führen wir die Debatte zweimal.

Der Initiant legt einen recht ausführlichen Entwurf vor. Dafür gebührt ihm eine gewisse Anerkennung. Er hat grosse Arbeit geleistet. Allerdings kann man auch sagen, dass etliches – wenn schon – auf Verordnungsstufe zu regeln wäre und nicht alles auf Gesetzesstufe. Die kurze Begründung des Initianten sagt auch schon, wo eigentlich das Problem liegt. Das Taxiwesen ist Sache der Gemeinden. Das kann es von uns aus gesehen durchaus bleiben. Ohne Not muss keine kantonale Regelung getroffen werden. Die Gemeinden sind auch sehr unterschiedlich betroffen. Ich meine, dass es ungefähr die Bezirkshauptorte sind, die es überhaupt betrifft, vielleicht noch die eine oder andere Gemeinde dazu. Alle anderen sind nicht betroffen. Diese kommen mit der Regelung in der Polizeiverordnung aus, die meistens lautet: Wer gewerbmässig Taxifahrten ausführt, bedarf einer Bewilligung. Nur schon gestützt auf diese Bestimmung lässt sich das meiste einfangen, was Kurt

Schreiber ausgeführt hat. Sicher liesse sich auf diese Bestimmung zum Beispiel stützen, dass man keinen Sexualstraftäter zum Taxiwesen zulässt. Das ist nun etwas gar polemisch.

Eine kantonale Regelung scheint uns nicht notwendig. Missbräuche können gestützt auf kommunales Recht bekämpft werden. Die Hauptstreitpunkte drehen sich ohnehin nicht darum, ob jemand überhaupt zum Gewerbe zugelassen werden soll, sondern es geht in den Gemeinden meistens um die Vergabe von Standplätzen und die Konzessionsvergabe, also der ureigenste Gemeindebereich. Ferner habe ich noch geschaut, was in den Nachbarkantonen vorhanden ist. Ich lasse mich gerne belehren, aber ich habe keinen Kanton gefunden, der ein Taxigesetz hat.

Ich bitte Sie, die Initiative nicht vorläufig zu unterstützen.

Abstimmung über das Zustandekommen der vorläufigen Unterstützung

Für die vorläufige Unterstützung der Einzelinitiative stimmen 11 Ratsmitglieder. Damit ist das notwendige Quorum von 60 Stimmen nicht erreicht. Die Initiative ist abgelehnt.

Das Geschäft ist erledigt.

4. Änderung des Gesetzes über die Zusatzleistungen zur AHV *(Reduzierte Debatte)*

Einzelinitiative Eduard Bosshard, Pfäffikon, vom 15. Dezember 2000
KR-Nr. 45/2001

Die Einzelinitiative hat folgenden Wortlaut:

Der Unterzeichnende erlaubt sich, Ihnen gestützt auf Art. 29 der Kantonsverfassung eine Einzelinitiative einzureichen.

Antrag:

§ 19. Abs. 1 des Gesetzes über die Zusatzleistungen zur eidgenössischen Alters-, Hinterlassenen- und Invalidenversicherung ist wie folgt zu ergänzen:

- b) aus dem Nachlass eines bisherigen oder früheren Bezügers oder seines an der Beihilfe beteiligten Ehegatten. Sind Ehegatten, Kinder, Geschwister oder Eltern Erben, ist die Rückerstattung nur von demjenigen Teil des Nachlasses zu leisten, der den Betrag des anrechnungsfreien Vermögens des Bezügers übersteigt.

Begründung:

Es ist eine grosse Ungerechtigkeit, aus einer Familie Schwestern und Brüder auszuschliessen. Auch Geschwister sind Bestandteil einer Familie.

Die Bestimmungen sollen den Regeln des Erbrechts (Art. 457 – 460 ZGB) angepasst werden.

Ich bitte Sie höflich, die vorgeschlagene Änderung rückwirkend auf den 1. Januar 1998 in Kraft zu setzten.

Soziales Verständnis für uns Schweizer ist dringend notwendig hier in der Schweiz.

Armin Heinimann (FDP, Illnau-Effretikon): Das Anliegen des Initianten, die Beschränkung der Rückerstattungspflicht von rechtmässig bezogenen Beihilfen, auf die Geschwister der bisherigen oder früheren Beihilfeberechtigten auszudehnen, verdient aus folgenden Gründen keine Unterstützung.

Geschwister sind gemäss ZGB (Zivilgesetzbuch) nicht gleichermassen in die Unterstützungspflicht eingebunden wie Verwandte in auf- und absteigender Linie sowie Ehegatten. Die beiden letzteren Personengruppen haben in praxi in der Regel denn auch in engerer Partnerschaft beziehungsweise Familiengemeinschaft mit verstorbenen Beihilfeberechtigten zusammengelebt als Geschwister. Dieser Tatsache trägt das Erbrecht seit der Revision 1988 Rechnung und hat deshalb den Pflichtteilschutz für Geschwister abgeschafft. Das Begehren des Initianten steht somit im Widerspruch zur tatsächlichen gesellschaftlichen und erbrechtlichen Situation. Insbesondere wäre es auch rechtspolitisch keinesfalls opportun, in Anbetracht des gesamteidgenössisch abgeschafften Pflichtteilsschutzes für Geschwister nun eine spezielle Norm ins zürcherische Zusatzleistungsgesetz aufzunehmen, welches die Geschwister erbrechtlich besser stellen würde.

Aus den erwähnten Gründen bitte ich Sie namens der FDP-Fraktion, die Einzelinitiative nicht vorläufig zu unterstützen.

Ruth Gurny Cassee (SP, Maur): Die SP-Fraktion geht einig mit dem, was Armin Heinimann eben gesagt hat. Uns leuchtet es auch nicht ein, warum die hinterbliebenen Geschwister von Personen, die früher Beihilfe bezogen haben, in Sachen Rückerstattungspflicht besser gestellt werden sollen. Unser Gesetz schont die direkten Erben ein bisschen, das heisst die Kinder, Ehegatten und Eltern werden gegenüber anderen allfälligen Erben etwas privilegiert behandelt. In unseren Augen ist es überhaupt nicht opportun, warum der Kreis der allfälligen Erben, die ebenfalls privilegiert behandelt werden sollen, ausgeweitet werden soll.

Wenn der Initiant schreibt, dass die gegenwärtige Regelung einem Ausschluss der Geschwister aus der Familie gleichkommt, wirkt das tatsächlich etwas an den Haaren herbeigezogen. Ich gehe mit dem Initianten einig, wenn er schreibt, dass in der Schweiz soziales Verständnis dringend notwendig ist. Wir sind deshalb sehr froh, dass wir letztes Jahr die Beihilfen retten konnten. Was der Initiant hier aber fordert, hat nicht so sehr mit sozialem Verständnis zu tun als vielmehr mit der Schonung von Erben. Das scheint uns tatsächlich nicht vorrangig zu sein.

Die Sozialdemokratische Fraktion bittet Sie deshalb, die Einzelinitiative nicht vorläufig zu unterstützen.

Kurt Krebs (SVP, Zürich): Die SVP-Fraktion wird aus den erwähnten Gründen die Einzelinitiative nicht vorläufig unterstützen.

Abstimmung über das Zustandekommen der vorläufigen Unterstützung
Für die vorläufige Unterstützung der Einzelinitiative stimmen 0 Ratsmitglieder. Damit ist das notwendige Quorum von 60 Stimmen nicht erreicht. Die Initiative ist abgelehnt.

Das Geschäft ist erledigt.

5. Aussenwerbung an Strassen (*Reduzierte Debatte*)

Einzelinitiative Thomas Herzog, Niederweningen, vom 3. Januar 2001
KR-Nr. 49/2001

Die Einzelinitiative hat folgenden Wortlaut:

Antrag:

Es sei ein Gesetz zu erlassen, wonach für die Abschöpfung der für den Verkehr notwendigerweise zu erzeugenden Aufmerksamkeit von Benutzern von Strassen und Plätzen im Gemeingebrauch – durch profitorientierte Fremdwerbung – mittels ortsfester Plakatstellen – analog den Regeln für gesteigerten Gemeingebrauch – eine Gebühr erhoben wird.

Begründung:

Die umfangreiche Begründung liegt im Rathaussekretariat zur Einsichtnahme auf.

(Beschluss der Geschäftsleitung des Kantonsrates vom 8. Februar 2001).

Abstimmung über das Zustandekommen der vorläufigen Unterstützung

Für die vorläufige Unterstützung der Einzelinitiative stimmen 0 Ratsmitglieder. Damit ist das notwendige Quorum von 60 Stimmen nicht erreicht. Die Initiative ist abgelehnt.

Das Geschäft ist erledigt.

6. Stimmrecht in bürgerlichen Angelegenheiten (*Reduzierte Debatte*)

Einzelinitiative Ralf Margreiter, Zürich, vom 8. Februar 2001
KR-Nr. 54/2001

Die Einzelinitiative hat folgenden Wortlaut:

Als im Kanton Zürich wohnhafter Stimmberechtigter reiche ich hiermit folgendes Einzelinitiativ-Begehren in Form einer allgemeinen Anregung ein:

Antrag:

Die Kantonsverfassung ist dahingehend zu ändern, dass alle Stimmberechtigten in jener Gemeinde, in welcher sie stimmberechtigt sind, auch in bürgerlichen Angelegenheiten mitbestimmen können.

Begründung:

Die 130 Jahre alte Kantonsverfassung enthält ein Exklusivrecht für Gemeindebürger und Gemeindebürgerinnen: Nur sie besitzen in bürgerlichen Angelegenheiten politische Rechte. Dieses Privileg ist historisch gewachsen und hatte einst einen konkreten Sinn. Heute hingegen gibt es keine Rechtfertigung mehr, dieses Sonderrecht aufrechtzuerhalten und Personen mit Gemeindebürgerrecht anders zu behandeln als die übrigen Schweizerbürger und Schweizerbürgerinnen.

Vor langen Zeiten bot das Gemeindebürgerrecht eine ganze Reihe von Privilegien. Im Kanton Zürich sind diese – mit der einzigen Ausnahme der Einbürgerungsfragen – heute alle gegenstandslos. Mit der vorgeschlagenen Änderung der Kantonsverfassung soll auch diese letzte Ausnahme, die Beschneidung der politischen Rechte von Personen ohne Gemeindebürgerrecht, aufgehoben werden. In Zukunft soll es allen Stimmberechtigten in ihrer Gemeinde möglich sein, ihre politischen Rechte in allen Fragen gleichermassen auszuüben.

Es ist zeitgemäss und eines liberalen Staates würdig, diese nur noch historisch begründete, aber noch immer existierende Ungleichbehandlung von Bürgerinnen und Bürgern aufzuheben. Es sollen alle Stimmberechtigten gleichermassen mitbestimmen können, wer in Zukunft zur Schweiz gehört.

Daniel Vischer (Grüne, Zürich): Ralf Margreiter ist Sekretär der Grünen der Stadt Zürich. Er hat diese Initiative natürlich auch im Zusammenhang mit der Einzelinitiative Maria Roselli in der Stadt Zürich gemacht und im Zusammenhang mit der aktuellen Debatte über Einbürgerung.

Mich hat es schon lange gestört, dass es in gewissen Gemeinden eine so genannte bürgerliche Abteilung gibt, die ein Exklusivrecht hat, über Einbürgerungen zu entscheiden. Dies ist mit Verlaub gesagt ein alter und etwas lächerlicher Zopf. Das Kriterium dieser bürgerlichen Abteilung entspricht nicht mehr dem modernen Zustand einer mobilen Gesellschaft. Es gibt keinen sachlichen Grund mehr, heute zwischen politischem Stimmrecht und diesem speziellen Gemeindestimmrecht

zu unterscheiden. Dies kann auch zu Verzerrungen innerhalb der ganzen Frage der Einbürgerung führen. Gemeindebürgerinnen dürfen nicht mehr länger ein so genanntes Exklusivrecht behalten.

Ich habe übrigens auch nie begriffen, wie sich zum Beispiel die bürgerliche Abteilung des Zürcher Gemeinderates legitimiert. Sie hat im Grunde keine demokratische Legitimation, weil die Wählerin und der Wähler bei der Wahl nicht ernsthaft darauf achten, wer nun ein Gemeindebürgerrecht hat und wer nicht. Die Wahl dieser Leute erfolgt letztlich zufällig. Es ergibt sich dann gewissermassen rein administrativ, wer zu dieser Wahl berechtigt ist. Deswegen wollen wir, dass diejenigen Leute, die vom Volk für politische Angelegenheiten in einer Gemeinde gewählt worden sind, auch aufgrund ihres politischen Mandats für die Frage der Einbürgerung zuständig sind.

Helfen Sie also mit, Bewegung in diese ganze Angelegenheit zu bringen. Meinen Sie ja nicht, Sie könnten mit Ablehnung dieser Initiative die dringend nötige Reform des Einbürgerungsverfahrens hintertreiben. Dieser Rat hat bereits einen mutigen Schritt getan, indem er die ganze Steuerlast der Einbürgerung überprüfen will. Der Vorschlag von Ralf Margreiter ist ein weiteres Element, das in den Reformprozess der Einbürgerung einfließen muss. Ich bitte um Ihre Unterstützung.

Jörg Kündig (FDP, Gossau): Es ist tatsächlich so, dass das Bürgerrecht in den Gemeinden zunehmend weniger Bedeutung bekommt. Abzulesen ist es deutlich an den Teilnahmen an diesen Bürgergemeindeversammlungen und an der Bereitschaft, sich selbst am Wohnort einbürgern zu lassen. Diese Tatsache ist auf verschiedenen Ebenen nicht verborgen geblieben. Eine Neuregelung des Bürgerrechts ist durchaus notwendig und Tendenz.

Vor diesem Hintergrund macht es durchaus Sinn, die Einzelinitiative vorläufig zu unterstützen. Die FDP wird es tun.

Werner Bosshard (SVP, Rümlang): Das Anliegen des Initianten ist eigentlich nicht unlogisch, wird allerdings im Einzelnen etwas polemisch begründet, wenn von einem Exklusivrecht der Gemeindebürger geredet wird. Es handelt sich hier nicht um ein Exklusivrecht, sondern ganz einfach darum, dass nur jene, welche ein bestimmtes Bürgerrecht besitzen, darüber entscheiden, welchen weiteren Personen sie dieses Bürgerrecht zugestehen müssen. Natürlich ist es ärgerlich, wenn eine

Gemeindeversammlung auf einen Viertel oder einen Fünftel zusammenschumpft, wenn alle Nichtbürger die Versammlung verlassen müssen. Solange aber ein Gemeindebürgerrecht verteilt wird, müssen darüber auch einzig die Gemeindebürger und nicht die Gemeindeeinschwohner entscheiden. Wer sich ausgeschlossen fühlt, dem wird Abhilfe angeboten. Weshalb soll ein engagierter, langjähriger Einwohner in nostalgischer Weise sein Bürgerrecht einer anderen Gemeinde beibehalten? Soll er oder sie doch ein Einbürgerungsgesuch stellen, und an der nächsten Gemeindeversammlung kann er oder sie auch über weitere Einbürgerungen befinden. Das wäre der viel einfachere Weg als das Herumbasteln an unserer Verfassung, zur gleichen Zeit, da dies ein Verfassungsrat tut.

Ich empfehle Ihnen mit der SVP-Fraktion, die Einzelinitiative nicht vorläufig zu unterstützen.

Johanna Tremp (SP, Zürich): Vor 130 Jahren als die Kantonsverfassung erstellt wurde, hatte das Gemeindebürgerrecht tatsächlich noch eine ganz andere Bedeutung. Es gab eine Reihe von Privilegien für die Bürgerinnen und Bürger einer Gemeinde, die bis heute mit Ausnahme der Einbürgerungsfragen gegenstandslos geworden sind. So erinnern beim Bürgerasyl oder Pfrundhaus der Stadt Zürich nur noch die Namen an einstige Sonderrechte. Beide gehörten einst der Bürgergemeinde der Stadt Zürich und sind heute gewöhnliche städtische Altersheime. Wenn Sie Revue passieren lassen, welches Ihr Bürgerort beziehungsweise Ihre Bürgerorte sind, müssen Sie mir zustimmen, dass Sie meist keine Beziehung mehr zu diesen Orten haben. Viele Leute kennen ihren Bürgerort gar nicht mehr. Ich bin kürzlich durch Heirat auch zu einem neuen Bürgerort gekommen, den ich zuerst mit Hilfe meines Partners auf der Landkarte suchen musste. Ich kann dort nicht in Bürgerangelegenheiten abstimmen. Das einzige Sonderrecht, das für Gemeindebürgerinnen und -bürger geblieben ist, ist das politische Recht in bürgerlichen Angelegenheiten. In der Stadt Zürich zum Beispiel sind rund 120'000 Personen, also gut 57 Prozent, von solchen Abstimmungen ausgeschlossen.

Wir von der Sozialdemokratischen Fraktion sind der Meinung, dass die Prüfung dieses Anliegens im Hinblick auf eine allfällige Änderung der Kantonsverfassung sehr sinnvoll wäre. Die Arbeitsgruppe «Bürgerrecht», eingesetzt vom Eidgenössischen Justiz- und Polizeidepartement, hatte das Mandat, verschiedene anstehende Revisionspunkte im Bereich des Bürgerrechts zu prüfen. Sie unterbreitete in ihrem Be-

richt Ende 2000 Lösungsvorschläge. Darin heisst es, dass in einem Teil der Kantone schon jetzt die Einwohnergemeinde für bürgerliche Angelegenheiten zuständig ist. Die Arbeitsgruppe empfiehlt den Kantonen, sich mit der Thematik der Einbürgerungszuständigkeit auseinander zu setzen.

Ich bitte Sie deshalb, die Einzelinitiative vorläufig zu unterstützen.

Erich Hollenstein (LdU, Zürich): Im Namen der EVP-Fraktion teile ich Ihnen mit, dass wir die Einzelinitiative mehrheitlich vorläufig unterstützen werden.

Viele der Gründe sind bereits genannt worden. Der Anlass war die Abstimmung in der Stadt Zürich, bei der es darum ging, Leitlinien für die Einbürgerungspraxis neu zu bestimmen. Als Bürger von Mosnang, St. Gallen, konnte ich nicht abstimmen, was mir zunächst sonderbar vorkam. Allerdings habe ich dafür ein gewisses Verständnis, da dahinter eine historische Entwicklung steckt, die ein Stück weit zur Eigenart unseres Gemeindegewesens gehört.

Persönlich bin ich irgendwo in dem Sinne gespalten, dass ich in der Theorie dem vorhin Gesagten weitgehend zustimme, es in der Praxis aber anders aussieht, wenn die Gemeindeversammlung dieses Recht allgemein hat. Es ist so, dass die Sache eindeutig stärker verpolitisiert wird. Mir ist es ein Anliegen, dass solche Gesuche gerecht behandelt werden. Die Praxis zeigt, dass hier die Gemeinden erst noch einen Weg finden müssen, wie wir aus dem Luzernischen und von Freienbach immer wieder hören. Daher zögere ich etwas, hier zuzustimmen, weil die jetzige Lösung ein bisschen dazu beiträgt, dass die Sache weniger emotional geladen und irgendwo sachlicher ist. Ich glaube, die Praxis sieht so aus. Die Theorie ist anders. Ich hoffe, dass die Sachlichkeit nicht verloren geht, wenn wir es anders machen.

Stephan Schwitter (CVP, Horgen): Die Einzelinitiative von Ralf Margreiter ist für uns nicht praktikabel. Sie zu unterstützen, hiesse im Grunde genommen, die Ortsbürgergemeinden abzuschaffen. Dafür scheint uns die Einzelinitiative nicht der richtige Weg. Die CVP-Fraktion wird sie deshalb nicht vorläufig unterstützen.

Abstimmung über das Zustandekommen der vorläufigen Unterstützung
Für die vorläufige Unterstützung der Einzelinitiative stimmen 72 Ratsmitglieder. Damit ist das notwendige Quorum von 60 Stimmen erreicht. Die Initiative ist vorläufig unterstützt.

Ratspräsident Martin Bornhauser: Die Initiative wird dem Regierungsrat zu Bericht und Antrag überwiesen.

Das Geschäft ist erledigt.

7. Arbeitnehmerschutzbestimmungen für das öffentlich-rechtlich angestellte Personal (*Reduzierte Debatte*)

Einzelinitiative Jonathan Juzi, Zürich, vom 7. Februar 2001
KR-Nr. 55/2001

Die Einzelinitiative hat folgenden Wortlaut:

Antrag:

Es seien durch Gesetzeserlass für das gesamte öffentlich-rechtlich angestellte Personal im Kanton Zürich Arbeitnehmerschutzbestimmungen einzuführen, die inhaltlich mindestens jenen des Arbeitsgesetzes des Bundes (SR 822.11) entsprechen.

Begründung:

Beispielsweise die an den Spitälern des Kantons Zürich und der Gemeinden beziehungsweise Zweckverbänden beschäftigten ärztlichen und auch nichtärztlichen Angestellten stehen teilweise in Arbeitsverhältnissen, welche den Arbeitnehmerschutzbestimmungen gemäss Arbeitsgesetz bei weitem nicht entsprechen. Dass solche Zustände möglich sind, lässt sich weder mit der dadurch nachweislich beeinträchtigten Sicherheit der Patienten vereinbaren noch mit dem Anspruch der Angestellten auf Arbeitsbedingungen, die nicht krank machen.

Ferner ist undenkbar, dass die öffentliche Hand die Arbeitnehmerschutzbestimmungen des Bundes in den Betrieben der gesamten Privatwirtschaft durchzusetzen hat, diese ihren eigenen Angestellten aber nicht gewährt.

Im Verhältnis zwischen Betrieben mit öffentlich-rechtlichen Anstellungen und jenen mit privatrechtlichen kommt es ohne die verlangte Korrektur zu Wettbewerbsverzerrungen, die zu beseitigen sind.

Lukas Briner (FDP, Uster): Die FDP-Fraktion wird die Einzelinitiative nicht vorläufig unterstützen. Die Initiative ist möglicherweise gut gemeint, aber gut gemeint ist nicht identisch mit gut.

Im privaten Arbeitsrecht haben wir auf Bundesebene logischerweise ein doppeltes System. Wir haben das private Arbeitsvertragsrecht und das öffentlich-rechtliche Arbeitnehmerschutzrecht. Im Kanton haben wir soeben ein neues Personalrecht verabschiedet. Dieses ist sachgerecht an sich schon öffentlich-rechtlicher Natur. Es braucht also keine zweigleisige Strategie wie beim Bund. Zu einer erneuten Revision des soeben neu geschaffenen Arbeitnehmerrechts im Kanton besteht kein Anlass. Wo es nötig ist, greifen – wie wir gerade bei den Oberärzten gesehen haben – die Gerichte durch mit ihrer Gerichtspraxis. Neue Gesetze verhindern den Gang zum Gericht nicht, sondern sie schaffen neue Möglichkeiten und damit auch neue Fälle.

Wir sehen keinen Grund, diese Einzelinitiative zu unterstützen und bitten Sie, ein Gleiches zu tun.

Lucius Dürri (CVP, Zürich): Lukas Briner hat es vorweg genommen: Die Arbeitnehmerbestimmungen für das öffentlich-rechtliche Angestelltenpersonal im Kanton Zürich sind erst kürzlich neu erlassen worden. Sie sind als Einheit zu betrachten. Was im öffentlichen Recht für Privatpersonen geregelt ist, wird hier in einem Gesetz geregelt. Man darf durchaus sagen, dass diese Bestimmungen des Kantons Zürich modern und fortschrittlich sind. Man kann auch in keiner Art und Weise sagen, dass das Personal des Kantons Zürich zu kurz kommt. Im Gegenteil, würde man das Personal dem ganzen Privatrecht unterstellen, dann wären wesentlich mehr Nachteile auf sich zu nehmen. Aus diesem Grund unterstützen wir die Einzelinitiative nicht vorläufig.

Rudolf Ackeret (SVP, Bassersdorf): In den Jahren 1998 und 1999 sind das Personalgesetz, die Personalverordnung und die Vollzugsverordnung zum Personalgesetz erst erlassen worden. Dass weitere Arbeit-

nehmerschutzbestimmungen – es sind in diesem Gesetz und der Verordnung alle Rechte und Pflichten eingehend geregelt – zu regeln sind, wie in der Einzelinitiative gefordert wird, ist nicht ersichtlich.

Wir beantragen deshalb, die Einzelinitiative nicht zu unterstützen.

Elisabeth Derisiotis-Scherrer (SP, Zollikon): Im Unterschied zu meinen Vorredner wird die SP-Fraktion die Einzelinitiative vorläufig unterstützen.

Die geforderten Schutzbestimmungen des Arbeitsgesetzes, welche für die privatrechtliche Anstellung verbindlich sind, nicht aber für die öffentlich-rechtlichen Anstellung gelten, enthalten besondere Bestimmungen für das im Gesundheitswesen tätige Personal und beinhalten in ihrer Hauptsache Regelungen zur Arbeits- und Ruhezeit. Die gesetzlichen Vorgaben sind Minimalvorgaben, welche sowohl das Arbeitsverhältnis als auch die gesellschaftlichen Gegebenheiten berücksichtigen. Die Menschen brauchen genügend selbstbestimmte Erhol- und Freizeit, um Verantwortung für sich, für ihre Familien und für andere, aber auch für soziale und gesellschaftliche Anliegen übernehmen zu können. Arbeitszeitregelungen wie im vorletzten Jahrhundert, sollten heute wahrhaftig kein Thema mehr sein. Wir gehen mit den Initianten einig, dass es keinen ersichtlichen Grund gibt, warum die im Arbeitsgesetz enthaltenen Minimalbedingungen und die Arbeitsgesetzevorschriften nicht für die öffentlich-rechtlichen Arbeitsverhältnisse in unserem Kanton gelten sollen. Dies war sicher auch nicht der Wille des eidgenössischen Gesetzgebers, der insbesondere beim Erlass der Vorschriften im Gesundheitswesen bestimmt nicht nur die privatrechtlichen Arbeitsverhältnisse vor Augen hatte.

An und für sich dürfte man annehmen, dass der Staat in seiner Funktion als Arbeitgeber eher Regelungen zum Arbeitnehmerschutz trifft, die über diese Minimalforderungen hinausgehen. Arbeitnehmerschutz ist generell nicht eine Erfindung der Gewerkschaften, sondern wird gleichermassen von Arbeitgeber- und Arbeitnehmerseite unterstützt. Arbeitnehmerschutz hat präventiven Charakter. Er besteht hauptsächlich aus den Komponenten Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz und hilft somit Fehler und Unfälle zu vermeiden. Dass nun ausgerechnet im Gesundheitswesen dem Gesundheitsschutz der Arbeitnehmenden zu wenig Beachtung geschenkt wird, ist geradezu paradox, umso mehr, als bei Fehlern und Unfällen wiederum die Gesundheit und Sicherheit der Patientinnen und Patienten gefährdet ist. Die arbeitenden Menschen brauchen genügend Erholzeit, weil sich der Druck auf die

Arbeitnehmenden und damit der Stress bei der Arbeit stetig erhöht. Die beruflichen Anforderungen steigen und die gesellschaftlichen Erwartungen und Bedürfnisse wandeln sich laufend. Durch eine verantwortungsvolle Regelung der Arbeitszeit kann diese ständig wachsende Intensivierung der Arbeit mindestens teilweise aufgefangen werden. In ganz besonderem Masse gilt dies für die Angestellten im Gesundheitswesen, für die deshalb im Arbeitsgesetz auch besondere Schutzbestimmungen vorgesehen worden sind.

Die SP-Fraktion unterstützt aus den erwähnten Gründen das Anliegen der Initiantinnen und Initianten, diese Schutzbestimmungen für das gesamte öffentlich-rechtlich angestellte Personal im Kanton Zürich einzuführen und dazu die notwendigen gesetzlichen Grundlagen zu schaffen beziehungsweise das Personalgesetz entsprechend zu ändern.

Peider Filli (AL, Zürich): Zuerst möchte ich meine persönliche Meinung zum Automatismus der Geschäftsleitung kundtun, einzelne Initiativen in der reduzierten Debatte zu behandeln. Es scheint mir eine Arroganz des Rates zu sein, anzunehmen, nicht in den Rat gewählte Stimmbürgerinnen und -bürger brächten keine vernünftigen Ideen und man könne im Eilzugstempo darüber entscheiden. Ich weiss, wir sind Geschädigte von Marian Ignacy Danowski. Nehmen wir aber so unsere Wähler und Wählerinnen und ihre Anliegen ernst?

Zur Einzelinitiative Jonathan Juzi: Elisabeth Derisiotis hat schon das meiste gesagt. Ihr ist nur zuzustimmen. Der Beispiele gibt es viele. Nicht nur in den Spitälern arbeiten öffentlich-rechtlich Angestellte unter unhaltbaren Umständen. Den öffentlichen Arbeitgebern ist hier oft die rote Karte zu zeigen.

Wir unterstützen die Einzelinitiative vorläufig.

Abstimmung über das Zustandekommen der vorläufigen Unterstützung

Für die vorläufige Unterstützung der Einzelinitiative stimmen 63 Ratsmitglieder. Damit ist das notwendige Quorum von 60 Stimmen erreicht. Die Initiative ist vorläufig unterstützt.

Ratspräsident Martin Bornhauser: Die Einzelinitiative wird dem Regierungsrat zu Bericht und Antrag überwiesen.

Das Geschäft ist erledigt.

8. Renaturierung der Zürichsee-Ufer (*Reduzierte Debatte*)

Einzelinitiative Priska Lenherr, Männedorf, vom 3. März 2001

KR-Nr. 110/2001

Die Einzelinitiative hat folgenden Wortlaut:

Antrag:

Mit Aufschüttungen in der Breite von 10 bis 30 Metern sollen die heute der Natur total entfremdeten Zürichseeufer zu ökologischen Zwecken wiederhergestellt und durch Renaturierung und Rekultivierung wo möglich zu natürlichen Seeufern (Kies- und Seekreide-Strand) gestaltet werden. Bei genügend flach abfallendem Gelände soll dies ohne jegliche Uferverbauungen, bei steiler abfallendem Gelände mit Uferverbauungen oder mit Stegbauten (ebenso bei geschützten Schilfbeständen) realisiert werden. Eine integrierte rollstuhlgängige Quaistrasse von mindestens 2 bis 3 Metern Breite sowie Trampelpfade und Kieswege sollen die neue Seeuferanlage für alle Bevölkerungsmglieder erschliessen. Von den Behörden ist zu prüfen, welche Hafenanlagen zu erweitern sind, um sich optimal in die neuen Uferzonen zu integrieren und um einen Ausgleich für verlorene Bootshäuser zu gewährleisten. Die integrierte Quaistrasse ist soweit möglich direkt darum herumzuführen, ebenso um öffentliche Badeanstalten. Für das Projekt Zürichsee-Ufer zwecks Renaturierung derselben mit einer Landgewinnung von ca. 800'000 m² und integrierter Quaistrasse sowie Anlagen für die aktive und passive Erholung ist eine Kreditvorlage auszuarbeiten.

Begründung:

Bundesgesetz über die Raumplanung vom 27. Februar 1978: Art. 1, Ziele: Bund, Kantone und Gemeinden sorgen dafür, dass der Boden haushälterisch genutzt wird. Sie stimmen ihre raumwirksamen Tätigkeiten aufeinander ab und verwirklichen eine auf die erwünschte Entwicklung des Landes ausgerichtete Ordnung der Besiedlung. Sie achten dabei auf die natürlichen Gegebenheiten sowie auf die Bedürfnisse von Bevölkerung und Wirtschaft. Sie unterstützen mit Massnahmen der Raumplanung insbesondere die Bestrebungen, die natürlichen Lebensbedingungen wie Boden, Luft, Wasser, Wald und die Landschaft zu schützen. Art. 3, Planungsgrundsätze: Die mit Planungsaufgaben betrauten Behörden achten auf die nachstehenden Grundsätze: Die Landschaft ist zu schonen. Insbesondere sollen See- und Flussufer freigehalten und öffentlicher Zugang und Begehung erleichtert wer-

den, naturnahe Landschaften und Erholungsräume erhalten bleiben. Für die öffentlichen oder im öffentlichen Interesse liegenden Bauten und Anlagen sind sachgerechte Standorte zu bestimmen. Insbesondere sollen regionale Bedürfnisse berücksichtigt und störende Ungleichheiten abgebaut werden, Einrichtungen wie Schulen, Freizeitanlagen oder öffentliche Dienste für die Bevölkerung gut erreichbar sein, nachteilige Auswirkungen auf die natürlichen Lebensgrundlagen, die Bevölkerung und die Wirtschaft, vermieden oder gesamthaft gering gehalten werden. Art. 6, Grundlagen: Für die Erstellung ihrer Richtpläne bestimmen die Kantone in den Grundzügen, wie sich ihr Gebiet räumlich entwickeln soll. Sie stellen fest, welche Gebiete besonders schön, wertvoll, für die Erholung oder als natürliche Lebensgrundlage bedeutsam sind.

Art. 8, Mindestinhalt der Richtpläne: Richtpläne zeigen mindestens, wie die raumwirksamen Tätigkeiten im Hinblick auf die anzustrebende Entwicklung aufeinander abgestimmt werden, in welcher zeitlichen Folge und mit welchen Mitteln vorgesehen ist, die Aufgaben zu erfüllen. Art. 9, Verbindlichkeit und Anpassung: Richtpläne sind für die Behörden verbindlich. Haben sich die Verhältnisse geändert, stellen sich neue Aufgaben oder ist eine gesamthaft bessere Lösung möglich, so werden die Richtpläne überprüft und nötigenfalls angepasst. Richtpläne werden in der Regel alle 10 Jahre gesamthaft überprüft und nötigenfalls überarbeitet. Art. 17, Schutzzonen: Schutzzonen umfassen unter anderem Bäche, Flüsse, Seen und ihre Ufer.

Das Wasserbaugesetz von 1901 sowie die Vorschriften von 1921 halten das Recht der Öffentlichkeit zur unentgeltlichen Beanspruchung eines Landstreifens längs des Ufers, beim Bau einer Quaistrasse oder eines Uferweges fest. § 57: Gegen den Willen des Eigentümers eines an den See anstossenden oder von demselben bloss durch eine Strasse oder Eisenbahn getrennten Grundstückes dürfen Landanlagen und Seebauten vor diesem Grundstück nur bewilligt werden, wenn und soweit mit denselben ein öffentlicher Zweck verbunden ist. Von den in einer Breite von 30 bis 150 Metern aufgeschütteten Seeufern mit einer Landgewinnung von ca. 185,8 ha ($3,55 \text{ m}^2/522'382$ Anwohnende) entfallen heute 83,2 ha oder $1,59 \text{ m}^2/\text{Anwohnende}$ auf das öffentliche Eigentum. Ein Teil davon sind Gebäude, Strassen etc. Pro Anwohnende ergibt dies weniger als 1 m^2 des aufgeschütteten Seeufers, welches zur Erholung zur Verfügung steht. Die restlichen 102,6 ha in der Schutzzone des Seeufers befinden sich in Privatbesitz. Praktisch die gesamte Uferlinie ist heute verbaut und kostet pro Quadratmeter

ca. Fr. 5000.--. Eine Enteignung mit voller Entschädigung erlaubt mit denselben Mitteln, die 40 km Uferanlage von 10 bis 30 Metern Breite mit integrierter Quaistrasse ermöglichen, lediglich einen 7 km langen, 3 m breiten Uferstreifen ohne bauliche Veränderungen. Privates Land in der Schutzzone wird vielerorts mit allen rechtlichen Mitteln und bis vor Bundesgericht verteidigt, das heisst der öffentliche Anspruch darauf wird negiert.

Pro Jahr werden weit über 500'000 m³ sauberes Aushubmaterial von Baustellen rund um den Zürichsee per Lastwagen ins Rafzerfeld auf eine Deponie gefahren, obwohl gemäss BKP 114, Erdbewegungen, grundsätzlich gilt, dass Aushubmaterial nach Möglichkeit am Ort für Umgebungsarbeiten zu verwerten ist. Durch die Verwendung vor Ort für das Projekt Zürichseeufer entfällt die grosse Umweltbelastung dieser Transporte sowie die Deponiegebühr von Fr. 10.--/m³. Dadurch ist dieses Landgewinnungsmaterial angeliefert für Fr. 3.--/m³ erhältlich. Ausbruchmaterial aus kantonalen und nationalen Tunnelprojekten im Raum Zürichsee wird per Bahn ins Rafzerfeld transportiert, was die Steuerzahlende Fr. 17.--/m³ für den Transport und Fr. 10.--/m³ für die Deponiegebühr kostet, anstatt gemäss BKP 114 vor Ort verwendet zu werden. Durch eine teilweise Verwendung dieses Ausbruchmaterials entstehen keine Mehrkosten.

Die Richtplanung des Zürichseeweges mit Abweichung vom Ufer (sogar bergwärts der Seestrasse, Grundstückspreise von ca. Fr. 1500.-- pro m²) entspricht nicht den oben angeführten Grundsätzen des Bundesgesetzes für die Raumplanung, welche verbindlich ausweisen, dass Seeufer freigehalten und zugänglich gemacht werden müssen sowie dass störende Ungleichheiten abgebaut werden müssen. Im kantonalen Gesamtplan vom 10. Juli 1978 ist das gesamte Zürichseeufer mittels eines schematisch eingetragenen grünen Bandes als Erholungsgebiet bezeichnet worden. Gemäss Gesamtplan soll das Zürichseeufer soweit möglich zugänglich gemacht werden und mit Anlagen für die aktive und passive Erholung ausgestattet werden. Der kantonale Richtplan vom 31. Januar 1995 hat hieran nichts geändert.

Das Projekt Zürichsee-Ufer erhebt den Anspruch, die umweltverträglichste und kostengünstigste, dem Bundesgesetz über die Raumplanung sowie dem kantonalen Gesamtplan vollumfänglich entsprechende Lösungsvariante zur Verwirklichung dieses gesetzlichen/planerischen Auftrages zur Erschliessung des Erholungsgebietes Zürichsee zu bieten. Das Zürichseevolk hat seit bald 100 Jahren Anspruch auf die Verwirklichung dieser Wiedererschliessung der Seeufer. Der

Raum Zürich ist eines der grössten Ballungszentren der Schweiz. Es ist in der heutigen Zeit der enormen Umweltbelastungen, der vielen Selbsttötungen und schweren Krankheiten gänzlich untragbar, von der Bevölkerung weiterhin zu erwarten, sich an entfernten Orten zu erholen, welche oftmals mit einem motorisierten Fahrzeug erreicht werden. Durch die Umweltentlastung sowie die gesundheitlichen Vorteile des neuen Erholungsgebietes wird sich jeder vom Kanton eingesetzte Franken künftig um ein Vielfaches einsparen lassen. Die Seeuferanlage wird einige neue Arbeitsplätze schaffen.

Ich bitte Sie, diese Einzelinitiative in der Absicht, gemäss dem gesetzlichen Auftrag das ökologische Gleichgewicht unseres Lebensraumes wiederherzustellen, gutzuheissen.

Abstimmung über das Zustandekommen der vorläufigen Unterstützung

Für die vorläufige Unterstützung der Einzelinitiative stimmen 0 Ratsmitglieder. Damit ist das notwendige Quorum von 60 Stimmen nicht erreicht. Die Initiative ist abgelehnt.

Das Geschäft ist erledigt.

9. Teilrevision des kantonalen Richtplans (Verkehrsplan)

Antrag des Regierungsrates vom 1. November 2000 und geänderter Antrag der KEVU vom 8. Mai 2001, **3816 a**

Gemeinsame Behandlung mit dem folgenden Traktandum 10.

10. Beschluss des Kantonsrates über die Volksinitiative «Pro Durchgangsbahnhof» – kein Flügelbahnhof – In den Tunnel statt viergleisig durch Wohnquartiere (Für einen Durchgangsbahnhof in Zürich HB mit einem Tunnel nach Oerlikon) und einen Gegenvorschlag dazu

Antrag des Regierungsrates vom 8. November 2000 und geänderter Antrag der KEVU vom 8. Mai 2001, **3817a**

Ratspräsident Martin Bornhauser: Wir haben beschlossen, die beiden Geschäfte gemeinsam in freier Debatte zu behandeln. Ich schlage Ihnen vor, die Eintretensdebatte für beide Geschäfte gemeinsam durch-

zuführen. Anschliessend führen wir zuerst die Detailberatung zur Vorlage 3816a und dann diejenige zur Vorlage 3817a. Sie sind mit diesem Vorgehen einverstanden.

Esther Arnet (SP, Dietikon), Präsidentin der Kommission für Energie, Umwelt und Verkehr (KEVU): Der neue Juniorbahnhof unter dem Zürcher Hauptbahnhof hat etwas Bezauberndes an sich. Er ist sozusagen der «kleine Prinz» der altehrwürdigen Königin des schweizerischen Schienenverkehrs, dem Zürcher Hauptbahnhof. Es ist insofern nicht erstaunlich, dass sich die Mienen der Politiker und Politikerinnen jeder Couleur erhellen, wenn über das neue Bahnhofsprojekt gesprochen wird. Die grosse Sympathie, die dem Durchgangsbahnhof Löwenstrasse von allen Seiten entgegenstrahlt, stellte für die KEVU eine Herausforderung dar. Es widerspricht unserem gesetzlichen Auftrag, ein beliebtes Projekt weniger genau zu durchleuchten als irgendein anderes. Ich erachte, fern von jedem Anspruch der Objektivität, das Resultat der Kommissionsarbeit als gelungen. Die KEVU hat sich intensiv mit allen kritischen Fragen befasst. Sie hat sich die notwendige Zeit für Anhörungen genommen, selbst für solche, die als eher ungewöhnlich bezeichnet werden können. Unter Einbezug aller Argumente sind wir zum Schluss gekommen, dass die Sympathie und das Wohlwollen gegenüber dem «kleinen Prinzen», dem Durchgangsbahnhof Löwenstrasse, gerechtfertigt sind.

Blenden wir zurück: Gegen die Idee eines Flügelbahnhofs als Erweiterung des Zürcher Hauptbahnhofs und vor allem gegen den Ausbau des Wipkinger-Viadukts erwuchs grosse Opposition. Am 21. Mai 1999 reichte ein breit abgestütztes Initiativkomitee eine Volksinitiative ein, die als Kernforderung einen Durchgangsbahnhof unter dem Hauptbahnhof enthielt und sich gegen den Ausbau des Wipkinger-Viadukts und den Flügelbahnhof richtete. Mit den Vorlagen 3816 und 3817 vom 1. respektive 8. November 2000 unterbreitete der Regierungsrat einen Gegenvorschlag zur Volksinitiative, der das Anliegen des Initiativkomitees aufnimmt, in einzelnen Punkten jedoch erweitert.

Dabei sind folgende Punkte zentral: Der Kapazitätsengpass im Hauptbahnhof Zürich ist absolut unbestritten, ebenso der Anspruch an die S-Bahn, die ihren Ruf als attraktives öffentliches Verkehrsmittel im Grossraum Zürich zu erhalten und auszubauen hat. Ein reiner S-Bahnhof wäre – auch längerfristig – nicht ausgelastet. Es macht nach Ansicht der Kommission wenig Sinn, teure Infrastrukturbauten zu realisieren, die nicht ausgelastet werden können, schon gar nicht

dann, wenn gleichzeitig andere Bedürfnisse befriedigt werden könnten. Die Kommission ist daher der Ansicht, dass es richtig ist, einen Bahnhof für S-Bahn und Fernverkehr zu bauen.

Zu den Beratungen in der Kommission: Die KEVU hat die Vorlagen 3816 und 3817 an acht Sitzungen zwischen Dezember 2000 und Mai 2001 beraten. Am 8. Mai 2001 fand die Schlussabstimmung statt. An einer Sitzung wurde eine intensive Tagung organisiert, an welcher Fachleute von den SBB, von beteiligten Ingenieurbüros und vom Amt für Verkehr Referate hielten. An dieser Tagung befasste sich die KEVU auch mit sämtlichen technischen Fragen. An weiteren Sitzungen fanden Gespräche mit einer Zweiervertretung des Stadtrates Zürich, mit dem Initiativkomitee, mit dem Vorsitzenden der Geschäftsleitung der SBB, Benedikt Weibel, und last but not least mit einem der kompetentesten Begleiter des Projekts, welcher uns mit seinen öffentlichen Beiträgen stets neue Denkanstösse und Fragestellungen lieferte, statt. Ihnen allen, die sich bereit erklärt haben, die Kommission bei der Beratung dieses Geschäfts von nationaler Bedeutung zu beraten und zu begleiten, gebührt mein grosser Dank.

Aufgrund von Gesprächen und zusätzlichen Unterlagen befassten wir uns ausführlich mit der Frage der Lage des Bahnhofs und damit verbunden mit der Perronlänge und der Rampensteigung. Fest steht erstens: Niemand baut freiwillig eine Rampe mit gegen 40 Promille. Zweitens: Niemand will einen Bahnhof bauen, der von den Zügen nicht befahren werden kann.

Die Kommission konnte sich ein Bild darüber machen, dass die Frage der Rampenneigung ernst genommen wird. Mit Anfahrversuchen auf einer Strecke, die eine ebensolche Steigung von 40 Promille aufweist, konnten die vorher rechnerisch ermittelten Resultate bestätigt werden. Das spricht für die Berechnungen und schafft Vertrauen, dass die zuständigen Fachleute der SBB dieses Problem ernst nehmen und Massnahmen betrieblicher Art wie zum Beispiel die Verhinderung von Stopps im kritischen Moment und baulicher Art wie die Überdachung des heiklen Abschnitts, weil Regen oder nasses Laub die Situation verschärfen, ergreifen. Aufgrund der Ausführungen und Unterlagen, die uns vorgelegt worden sind, kam die Kommission zum Schluss, es wäre schön, wenn die Steigung reduziert werden könnte. Jedes Promille zählt. Die SBB versuchen ihr Möglichstes.

Die vorgeschlagene Lösung ist eine Lösung, wenn auch keine perfekte, wohl aber eine optimale in der bestehenden Situation mit den gegebenen Rahmenbedingungen. In diesem Zusammenhang ist auch ei-

ne zusätzliche Studie zu betrachten, die die Lage des Bahnhofs nochmals geprüft hat. Untersucht wurden neben der vorgeschlagenen Lage drei Verschiebungsvarianten. Sie wurden anhand eines Rasters mit 18 Kriterien durch Fachleute beurteilt. Sämtliche Alternativen würden deutlich teurer und die Baurisiken teilweise erheblich grösser. Auch in den Benutzerkriterien schnitten alle drei Varianten teilweise deutlich schlechter ab. Nach dem Studium und der Diskussion über diese Zusatzstudie gelangte die Kommission zur Überzeugung, dass unter Abwägung aller Interessen die vorgeschlagene Lage die beste ist.

Natürlich prüfte die KEVU auch die Frage der Kosten und der Finanzierung. Um eine Art Plausibilitätskontrolle über den Kostenumfang durchführen zu können, stellten wir einen groben Kostenvergleich zwischen dem S-Bahn-Projekt 1990 und dem vorliegenden Antrag an. Nach Berücksichtigung der erschwerten Baubedingungen für die neue Durchmesserlinie und weiterer Unterschiede erachtet die Kommission die beantragte Summe von 1,45 Milliarden Franken für das gesamte Projekt für angemessen und die Finanzierung über den Verkehrsfonds als richtig. Den angewendeten Verteilschlüssel von 60 zu 40 Prozent zwischen SBB und Kanton Zürich beurteilen wir als faire Lösung.

Der Durchgangsbahnhof Löwenstrasse wird ein Bauwerk unter Vollbetrieb des Hauptbahnhofs sein. Das stellt insbesondere an die Projektleitung enorme Anforderungen. Zeitfenster müssen exakt eingehalten werden. Die Verantwortlichen gehen davon aus, dass unter optimalem Verlauf die Strecke Wiedikon–Oerlikon im Jahr 2012 in Betrieb genommen werden kann. Bis zu diesem Zeitpunkt – aber zum Glück nur bis dann – müssen wir also mit dem Flügelbahnhof als Übergangslösung leben. Auf den Anschluss Altstetten müssen wir voraussichtlich noch ein bisschen länger warten.

Zu beachten ist noch, dass das Projekt wegen oder besser dank der Volksinitiative zu einem sehr frühen Zeitpunkt vorgelegt worden ist. Es ist daher nur richtig und wichtig, dass an der Optimierung weitergearbeitet wird. Dies betrifft zum Beispiel auch die in der Weisung aufgeführten Vorinvestitionen für die Unterfahrung Oerlikons, welche mit 90 Millionen Franken eingerechnet sind. Während der Beratung wurde die Kommission darüber informiert, dass sich eine neue Situation ergeben hat. Aufgrund von vertieften Planungsstudien konnte eine Variante für den Knoten Oerlikon gefunden werden, der einen definitiven, oberirdischen Anschluss mit niveaufreien Kreuzungen ermöglicht. Somit entfallen die vorgesehenen Vorinvestitionen. Damit können langfristig Kosten eingespart werden, weil die Entwicklungs-

fähigkeit besser gewährleistet ist. Hingegen werden die für Vorinvestitionen geplanten Kosten von 90 Millionen Franken für die diesbezügliche Projektanpassung notwendig. Am Betrag ändert sich somit nichts.

Eine Frage, die immer wieder zu reden gab, war das Projekt Eurogate. Mit grosser Beruhigung konnten wir zu Beginn der Beratung zur Kenntnis nehmen, dass die Planungsfachleute für jeden Fall des Entscheids gerüstet sind. Die bauliche Realisierung des Bahnhofs Löwenstrasse hat einen Bezug zu Eurogate. Für die Frage, ob der Bahnhof gebaut werden soll oder nicht, hat Eurogate hingegen keine Bedeutung.

Etwas erwähne ich speziell: Unter Punkt 8 der Weisung des Regierungsrates steht, dass Initiative und Gegenvorschlag dem obligatorischen Referendum unterstehen. Sollte die Initiative erst nach der Beschlussfassung durch den Kantonsrat zurückgezogen werden, so unterstehe der verbleibende Gegenvorschlag weiterhin dem obligatorischen Referendum. Dieser Punkt der Weisung ist in der Kommission angezweifelt worden. Mit Schreiben vom 20. April 2001 hält das Amt für Verkehr nach Rücksprache mit dem Staatsschreiber fest, dass in der Zwischenzeit die diesbezügliche Praxis geändert hat und Punkt 8 der Weisung wie folgt zu revidieren ist – der Text sollte demzufolge lauten –: «Wird die Initiative zurückgezogen, untersteht der Gegenvorschlag dem fakultativen Referendum. Diese Regelung gilt unabhängig davon, ob die Initiative vor oder nach der Beschlussfassung des Kantonsrates über einen Gegenvorschlag zurückgezogen wird.»

Die KEVU hat sich auch mit der Frage der Abstimmung befasst. Unbestritten ist, dass eine Abstimmung im Falle eines Rückzugs der Initiative nicht zwingend ist. Eine Mehrheit der Kommission vertritt jedoch die Ansicht, dass in jedem Fall eine Abstimmung durchgeführt werden soll, weil das Projekt von so grosser Bedeutung ist, dass das Volk darüber entscheiden soll. Eine Minderheit enthielt sich zu diesem Antrag der Stimme mit der Begründung, dass bei einem Kreditantrag das einzig zählende Kriterium ist, ob es Opposition gäbe und deshalb das Referendum ergriffen werde.

Ich komme zu den Anträgen: Es kann in seltenen Ausnahmefällen sein, dass die Realität die Planung überholt. Die KEVU beantragt Ihnen, unter Berücksichtigung des Mitberichts der Kommission für Planung und Bau (KPB), der Vorlage 3816 über die Teilrevision des kantonalen Richtplans zuzustimmen; dies unter der Annahme, dass der zurzeit im Richtplan noch existierende Ausbau des Wipkinger-

Viadukts hinfällig geworden ist. Die KEVU beantragt Ihnen einstimmig, dem Gegenvorschlag des Kantonsrates über die Bewilligung eines Kredits für einen Staatsbetrag an den Ausbau der SBB-Anlagen Wiedikon–Altstetten–Zürich-HB–Oerlikon zuzustimmen, wobei der Antrag des Regierungsrates mit dem Wort «rund» bei der Perronlänge ergänzt worden ist. Damit möchte die KEVU zum Ausdruck bringen, dass allfälligen Optimierungsschritten, die zu einer Verringerung der Rampensteigung führen könnten, keine formellen Steine im Weg sein sollten.

Im Weiteren beantragt Ihnen die KEVU unter der Bedingung, dass der Gegenvorschlag angenommen wird, ebenfalls einstimmig, die Initiative – sollte sie nicht zurückgezogen werden – abzulehnen.

Der Abschreibung der beantragten Vorstösse stimmt die KEVU zu und beantragt dem Rat, dies ebenso zu tun.

Zusammengefasst beantragt Ihnen die KEVU einstimmig, den Vorlagen 3816a und 3817a zuzustimmen. Im Weiteren beantragt Ihnen die KEVU in ihrer Mehrheit, die Vorlage in jedem Fall der Volksabstimmung zu unterstellen.

Nun möchte ich noch verbale Blumensträusse verteilen. Ich danke zuerst dem Initiativkomitee, das nicht nur eine schlechte Lösung bekämpft, sondern auch eine bessere Lösung präsentiert hat. Mit grossem Einsatz hat das Komitee erreicht, dass das internationale Tor am Hauptbahnhof Zürich seinen Ruf erhalten kann.

Ich danke Regierungsrat Ruedi Jeker, der das Anliegen mit grosser Offenheit aufgenommen und weitergedacht hat.

Der KPB und ihrer Präsidenten, Barbara Marty Kälin, danke ich für die schnelle und kompetente Beratung als Mitberichtskommission der Vorlage 3816. Das Wissen um ihre Fachkompetenz hat uns in dieser Frage entlastet.

Ich danke im Weiteren allen, die an dieser mutigen Lösung gearbeitet haben und weiter arbeiten werden. Einen ganz besonderen Dank spreche ich Christian Schärli und Silvia Amrein vom Amt für Verkehr aus. Sie beide haben es verstanden, der Kommission in äusserst effizienter Art genau die Fragen zu beantworten, die gestellt worden sind. Die Zusammenarbeit mit ihnen war für das Sekretariat und für alle Kommissionsmitglieder äusserst angenehm.

Ich bitte Sie im Namen der Kommission für Energie, Umwelt und Verkehr, dem «kleinen Prinzen» von Zürich, dem Durchgangsbahnhof Löwenstrasse, ihre Zustimmung zu geben und, wo immer es nötig ist, ihm zum Durchbruch zu verhelfen.

Willy Germann (CVP, Winterthur): Die Trennung zwischen Eintreten und Detailberatung wird mir wohl kaum gelingen.

Die CVP unterstützt sowohl die Richtplanänderung als auch den Gegenvorschlag des Regierungsrates.

Mein Votum beginne ich gezwungenermassen mit einem Lob an die Regierung. Wahrscheinlich werden dies auch andere Votantinnen und Votanten tun. Den Reigen eröffnet hat bereits Esther Arnet. Ich kann mir vorstellen, dass es Regierungsrat Ruedi Jeker langsam unbehaglich wird, bei all dem Lob, das er für seine Vorlagen im Bereich des öffentlichen Verkehrs vor vier Wochen schon erhielt und heute erhält. Wenn man aber die Regierung an den Flughafen und an den Flugverkehr erinnert, wird sie kaum in Versuchung kommen, wegen all des Lobs heute aufs hohe Ross zu steigen. Sie wird es vorziehen, auf dem Boden zu bleiben.

Zum Lob: Es ist erstaunlich, in welcher kurzer Zeit ein sehr guter Gegenvorschlag zu einer – das muss gesagt werden – mangelhaften Initiative ausgearbeitet worden ist; ein Gegenvorschlag, der mit relativ wenig höheren Kosten deutlich mehr Vorteile bringt als die Initiative. Gewiss, die Lösung des Regierungsrates und der SBB ist nicht die beste aller Lösungen, wohl aber die beste der politisch und finanziell machbaren Lösungen. Denken Sie nur an die Lage des neuen Bahnhofs. Hier gäbe es bessere Lösungen. Die vorgeschlagene Lösung lässt allerdings einige Fragen und Wünsche offen. Auf diese konzentriere ich mich nun. Wenn ich schon beim Blumenverteilen bin, noch dies: Bei dieser Vorlage machte die Arbeit in der Kommission Spass. Unter umsichtiger Führung beteiligten sich restlos alle Parteien in konstruktiver Art an der Diskussion und stellten in Hearings auch kritische Fragen. Einzig – das möchte ich nicht verschweigen – nach dem Hearing mit den Vertretern der Stadt Zürich blieb ein schales Gefühl zurück. Dort wurden künftige Probleme allzu locker verniedlicht.

Sie erinnern sich vielleicht an die Vorgeschichten – ich spreche bewusst im Plural. Die SBB wollten die Kapazitätsengpässe im Hauptbahnhof Zürich mit einem unsäglichen Nebenbahnhof beheben. Sie hätten auf alte Planungsfehler noch einen neuen Planungsfehler gekle-

ckert, der in wenigen Jahren neue Kapazitätsengpässe produziert hätte. Gottlob gab es einen geballten Widerstand aus der Bevölkerung, den Medien und der Stadt Zürich, der die Initiative provozierte; die Initiative, die ich nicht zur Freude aller kritisierte, weil sie sich leider bloss auf den S-Bahn-Verkehr beschränkte und die Kosten viel zu tief schätzte. Aber ohne diese Initiative wäre der Druck auf SBB und Regierung zu gering gewesen. Es gab zwar parlamentarische Vorstösse. Aber zwischen den parlamentarischen Vorstössen waren Differenzen auszumachen.

Einer dieser Vorstösse steht heute nicht mehr zur Diskussion, nämlich der Durchgangsbahnhof Herdern-Altstetten – meiner Meinung nach heute noch langfristig die beste Lösung, aber politisch und finanziell nicht machbar. Das Postulat vom Sprechenden und von Ingrid Schmid, Grüne, legte den Standort des Durchgangsbahnhofs nicht fest. Die Option Herdern-Altstetten für den Fernverkehr, neben dem heutigen Durchgangsbahnhof Museumsstrasse für den S-Bahn-Verkehr, wäre darnach möglich gewesen. Warum halte ich jene Lösung heute noch als langfristig die bessere Lösung? Mit der Antwort deute ich bereits auf Probleme hin, die im Zusammenhang mit dem Durchgangsbahnhof Löwenstrasse auftauchen werden und jetzt zumindest nicht unter den Teppich der Begeisterung gewischt werden dürfen. Da ist zum einen Eurogate – in welcher Form auch immer, unter welchem Namen auch immer. Aus raumplanerischen Gründen ist es sinnvoll, den Raum über dem heutigen Geleisefeld zu nutzen. Darüber haben wir aber nicht zu befinden. Ich bin überzeugt, dass das Projekt Eurogate, das im Frühjahr 2000 der Öffentlichkeit vorgestellt worden ist, mit einem Durchgangsbahnhof nicht kompatibel gewesen wäre. Wer zwischen den Zeilen liest, was der Regierungsrat auf meine Interpellation vom April 2000 geschrieben hat, hat leicht gemerkt, dass von Eurogate noch ein sehr grosser Koordinationsaufwand betrieben werden müsste, um die Kompatibilität zu gewährleisten. Dieser Aufwand war meines Erachtens neben den ohnehin sehr hohen Kostenrisiken der eigentliche Grund für das vorläufige Kaltstellen des Projekts und nicht der vorgeschobene Streit um einige Dutzend Parkplätze, deren Ziel- und Quellverkehr das heutige und künftige Strassennetz um den Bahnhof gar nicht hätte schlucken können. Nun fragt es sich heute wie morgen: Warum muss unbedingt dort über den Gleisen verdichtet werden, wo immense Kosten entstehen – wohlverstanden auch Zusatzkosten für den Durchgangsbahnhof, der übrigens auf jeden Fall die Option Gleisüberbauung offen hält? Diese Option hat aber wegen einer ungünstigeren Rampe höhere Betriebskosten zur

Folge. Höhere Betriebskosten werden übrigens auch durch die vorgesehene Lage des Durchgangsbahnhofs entstehen. Gewiss kann durch eine grosse Baumasse mit Arbeitsplatznutzung über den Kopfbahnhof Verteilerverkehr vermieden werden. Gleichzeitig müssen wir aber in Betracht ziehen, dass im Bahnknoten Zürich künftig noch grosse Gleisflächen frei werden und nach einer Neunutzung rufen, das heisst – jetzt komme ich auf den Punkt – auch nach einer Anbindung an den öffentlichen Verkehr, vor allem an den städtischen öffentlichen Verkehr. Denken Sie nur an die Rangierflächen oder daran, dass jedes Geleise in einem Durchgangsbahnhof Kapazitäten von drei bis vier Gleisen in einem Kopfbahnhof aufweist. Ein Durchgangsbahnhof Herdern-Altstetten, also das Aufgeben des heutigen Kopfsystems, hätte viel günstigere Überbauungslösungen ermöglicht. Zusätzliche Überbaumöglichkeiten hätten solche Mehrkosten ausgleichen können. Ich sage es noch einmal: Ein solches Jahrhundertprojekt ist mit dem heutigen Projekt gestorben – etwas voreilig, möchte ich anfügen.

Auch wenn die Lösung des Regierungsrates in der vorliegenden Form als sehr gut bezeichnet werden muss, ruft sie nach Anschlussprojekten und nach Lösungen der fünf folgenden Probleme.

Erstens: Auf einen unterirdischen Durchgangsbahnhof Oerlikon wird nun endgültig verzichtet. Das heisst konkret, jene Anwohner leiden noch mehr unter Lärm. Es ist nicht einzusehen, dass diese Anwohner von Lärmschutzmassnahmen der SBB ausgenommen sein sollen. Hier besteht dringender Handlungsbedarf.

Zweitens: Die Kapazitätsprobleme im Hauptbahnhof Zürich werden durch einen Durchgangsbahnhof behoben, aber gleichzeitig verschoben. Was nützen mehr Kapazitäten im Knoten Zürich, wenn der leistungsbestimmende Engpass Hürlistein-Effretikon kaum eine Fahrplanverdichtung Richtung Winterthur–Ostschweiz zulässt? Was nützt eine Kapazitätsverbesserung für den internationalen Verkehr zum Beispiel Richtung Basel, wenn ein altes Trasse keine Attraktivitätssteigerung zulässt? Ein neuer Juradurchstich wäre zum Beispiel ein Anschlussprojekt.

Drittens: Was nützt es, wenn erwiesenermassen das Haupthindernis für eine Verbesserung des internationalen Fernverkehrs mit der vorgeschlagenen Kapazitätsverbesserung beseitigt wird, aber auf den Zulaufstrecken zwischen München und Stuttgart fast nichts geschieht?

Viertens: Den Ostschweizer Kantonen muss klar gemacht werden, dass ihnen neben dem Durchgangsbahnhof Löwenstrasse auch Folgeprojekte zugute kommen, wie möglicher Fernverkehr oder möglicher S-Bahn-Verkehr Richtung Ostschweiz.

Fünftens: Ich habe es bereits angetönt, ein Bahnhof Löwenstrasse stellt ein Festhalten an einem ungünstigen Standort dar. Warum ungünstig? Der Bahnhof liegt zwischen verschiedenen Riegeln, teils schönen Riegeln, das gebe ich zu; Riegeln, die einen besseren Feinverteiler nur sehr beschränkt zulassen. Das sind die Sihl, der Kasten der Sihltiefstrasse, das geschützte Landesmuseum, die Limmat und das Bahnhofquartier. Die Kapazitätsprobleme des Strassennetzes rund um den Bahnhof sind schon heute spürbar. Die Fussgänger spüren es, die Velofahrer ohnehin. Die Trambenutzer spüren es. Es gibt Eigenbehinderungen. Auch die Autofahrer spüren es. Nun ist klar, dass schon mit der nächsten Teilergänzung der S-Bahn, mit der Bahn 2000, 2. Etappe, und mit dem Durchgangsbahnhof in Spitzenzeiten viel mehr Passagiere in die Stadt Zürich befördert werden. Ich werde in diesem Fall bei der Detailberatung fortfahren.

Peter Stirnemann (SP, Zürich): Ich habe gute Gründe zur Annahme, dass wir heute Vormittag eine Sternstunde des Verkehrswesens im Kanton Zürich erleben werden. Damit markieren vier Marksteine die Geschichte des Zürcher Verkehrswesens der Moderne. In der Mitte des 19. Jahrhunderts, 1847, erreichte die erste Eisenbahn der Schweiz Zürich. Anfangs des 20. Jahrhunderts, 1902, werden die Schweizerischen Bundesbahnen gegründet und Zürich damit wichtigster Knoten des staatlichen Eisenbahnnetzes. Ende des 20. Jahrhunderts, 1990, wird das erste S-Bahn-System der Schweiz, die Zürcher S-Bahn mit dem durchgehenden Betrieb S-Bahnhof Museumsstrasse, Hirschengraben- und Zürichbergtunnel eröffnet. Und schliesslich im Jahr 2001 zu Beginn des 21. Jahrhunderts wird mit dem Durchgangsbahnhof Löwenstrasse für S-Bahn und Fernverkehr der Durchbruch für durchgehende schnelle nationale sowie internationale Züge und die Vervollkommnung der S-Bahn geschaffen. Das Konzept für den Durchgangsbahnhof Löwenstrasse als Gegenvorschlag zur Volksinitiative ist, wie ich meine, wahrlich das Ei des Kolumbus für die zukunfts-taugliche Entwicklung der Bahnanlagen im Knoten Zürich. SBB, Regierungsrat, Volkswirtschaftsdirektion sowie das Amt für Verkehr verdienen Anerkennung für die fundierte, sorgfältige und rasche Planungsarbeit. Das Werk, die Symbiose für Regional- und Fernverkehr

ist gelungen. Der Grundstein für die Realisierung der S-Bahn-Visionen und der Bahnperspektiven für den Wirtschaftsraum Zürich ist gelegt. Die Konzepte haben Sie zu Beginn dieses Jahres kennengelernt.

Die SP-Fraktion stimmt der Teilrevision des kantonalen Richtplans und dem Gegenvorschlag der KEVU beziehungsweise des Regierungsrates zur Initiative einhellig und mit Überzeugung zu.

Zur Teilrevision Richtplan: Die Realisierung des neuen Durchgangsbahnhofs erfordert die Ergänzung des Verkehrsplans mit dem neuen Verbindungstunnel vom Hauptbahnhof zum Bahnhof Oerlikon und eine Ergänzung im Text des Richtplans. Von besonderer Bedeutung ist die Festschreibung, dass die geplante zweite Doppelspur über den Wipkinger-Viadukt im Zuge der Realisierung des neuen Durchgangsbahnhofs und des Tunnels nach Oerlikon aus dem Richtplan gestrichen wird. Dies ist eine wesentliche Änderung des Plans, denn der Volksinitiative geht es mit dem Durchgangsbahnhof insbesondere auch um den Verzicht auf den viergleisigen Ausbau des Wipkinger-Viadukts. «In den Tunnel statt viergleisig durch die Wohnquartiere», steht auch im Titel der Volksinitiative. Das Quartier Josefstrasse im Kreis 5 kann aufatmen. Das Engagement der Bevölkerung für die Volksinitiative hat sich gelohnt. Die Planung wird gestrichen.

Die SP-Fraktion stimmt dieser Teilrevision des Richtplans zu.

Zum Durchgangsbahnhof, zum Gegenvorschlag, zur Vorgeschichte: Um es ganz klar und mit allem Nachdruck zu sagen, ohne die am 21. Mai 1999 eingereichte Volksinitiative «Pro Durchgangsbahnhof» läge zum heutigen Zeitpunkt das Konzept Durchgangsbahnhof mit den Streckenergänzungen nicht auf dem Tisch. Die Regierung hat sich Ende 1997 zwar andeutungsweise geäußert, den damals noch endgültig gesetzten S-Bahnhof Sihlpost nur als Übergangslösung akzeptieren zu wollen und langfristig ein zukunftstaugliches Konzept für den Bahnknoten Zürich anzustreben, aber konkrete Zielvorstellungen gab es nicht, lediglich ein Unbehagen über den abseitigen S-Bahnhof Sihlpost im Konzept SBB-Knoten Zürich. Der Clou der Lösung, entscheidend und damit das zukunftsweisende Schlüsselement für dieses Konzept, ist eine zusätzliche, ergänzende, direkte und kreuzungsfreie Verbindung vom Bahnhof Altstetten zum Durchgangsbahnhof. Der Durchgangsbahnhof kann damit neben der Durchbindung der linksufrigen S-Bahn-Linien Richtung Nord und Ost auch dem Fernverkehr für direkte, schnelle Züge von West nach Ost dienen. Der Knoten Zürich wird zum echten Drehkreuz West/Ost/Nord/Süd für den nationa-

len, internationalen und den regionalen Bahnverkehr. Die entscheidende Wirkung: Alle Züge Richtung Zürich fahren zum Hauptbahnhof in das Herz der Stadt Zürich. Ob es die Züge der Halbstundenfahrplanspinne sind, die sich nach wie vor in der Hauptbahnhofhalle treffen und dort die Anschlüsse abwarten, oder ob es neue, schnelle, tangentiale West-Ostzüge, Intercityzüge, ICE-Verbindungen oder sogar möglicherweise TGV-Züge von Frankreich, Basel über Zürich–Winterthur nach Osteuropa sind. Es gibt keine Umfahrunszüge. Die tangentialen Züge fahren also zum Hauptbahnhof. Es gibt keinen abseitigen Aussenbahnhof, wie Willy Germann das gerne möchte. Das wäre eine Katastrophe. Man müsste den halben Kreis 5 abreißen, wenn man die Gleisharfe bauen würde und den Wipkinger Tunnel um einen Kilometer Richtung Stadt verschieben müsste, damit man nach Oerlikon kommt. Der Limmatplatz wäre also dann ein Bahnhof. Es gibt somit keine Unsicherheiten bei Reisenden Richtung Zürich. Alle Züge können benützt werden.

Die SP-Fraktion ist von der verkehrsplanerisch, eisenbahntechnisch und ingenieurmässig fundierten Lösung, wie sie vorliegt, überzeugt. Wir – und auch die KEVU – sind froh um die kritischen, in den Medien aufgeworfenen Fragen. Wir anerkennen dies. Es gab Gelegenheit dazu, nachzuhaken und vertiefte Aussagen zu erhalten. Die verkehrlich-konzeptionellen Randbedingungen und vor allem die baulichen Zwangspunkte wie Langstrasse, Fundamente des Hauptbahnhofs und die Sihltiefstrasse sind hart. Es gibt im Prinzip keinen Spielraum bei der Lage dieses Bahnhofs. Alle anderen Lösungen bringen markante Nachteile, zum Teil grössere Steigungen bis zu 45 Promille, längere Steigungsstrecken, statt 390 sogar bis zu 500 Meter, grössere Tiefe, das sind zwei Stockwerke von sechs Metern und markant höhere Kosten, zwei- bis dreimal teurer würde ein Bahnhof an anderer Lage. Zu dieser steilen Strecke: Mit den Aufrundungen vor und nach der steilen Strecke wird diese lediglich noch 100 Meter lang. Also auf 100 Meter haben wir etwa 40 Promille. Das sind ganze vier Wagen, die dort stehen. Die Lokomotive muss nicht einen ganzen Zug, sondern vier Wagen über dieses steilste Stück ziehen. Auch die Länge von 420 Metern ist richtig. Dies bringt die nötige Flexibilität. Die normalen Züge von 280 bis 300 Meter haben Platz. Somit kann man auch die Anlaufstrecke weiter hinten anfahren lassen. Wenn aber mal ein längerer Zug auftaucht, kann er auch da halten.

Zum Ausblick: Die volle Wirkung des Durchgangsbahnhofs auf den Wirtschaftsraum Zürich und für das nationale und internationale Netz ist nur möglich – das hat Willy Germann gesagt, da unterstütze ich ihn –, wenn die fälligen Streckenausbauten für schnelle Züge konsequent und gleichzeitig vorangetrieben werden. Das sind der Jura-durchstich, der Zimmerberg-Basistunnel und eine zusätzliche schnelle Strecke zwischen Flughafen und Winterthur sowie Richtung Süd-deutschland und Osteuropa.

Die unzweifelhaften Positionen zu dieser Vorlage, seien es die Zusage der 1,4 Milliarden Franken des Bundesrates, der einhellige und einstimmige Beschluss der KEVU und wie ich annehme auch des Rates, würden eigentlich keine Volksabstimmung brauchen. Ich komme in der Detailberatung darauf zurück.

Ich hoffe mit Ihnen, dass wir diese Vorlage einstimmig verabschieden und damit der Zukunft für den Bahnverkehr in Zürich ein wichtiges Signal geben und eine wichtige Weiche stellen werden.

Die Beratungen werden unterbrochen.

Erklärung der SP-Fraktion

Dorothee Jaun (SP, Fällanden): Die Ablehnung des EKZ-Gesetzes ist ein deutliches Signal gegen die Privatisierung der Stromversorgung und ein klares Ja für den Service public. Das Resultat zeigt, dass in der Bevölkerung in dieser Frage ein breites Unbehagen herrscht und dies nicht nur im links-grünen Lager. Eine Mehrheit der Bevölkerung ist offenbar der Meinung, dass eine sichere Stromversorgung für die Volkswirtschaft des Kantons Zürich zu wichtig ist, als dass sie ohne demokratische Kontrolle in private Hände gegeben werden darf. Der Souverän hat also die im Kantonsrat unterlegene Politik der SP des Kantons Zürich unterstützt. Die Regierung hat zwar versucht, im Abstimmungskampf die Befürchtungen der Bevölkerung zu zerstreuen. Mit ihrem widersprüchlichen Verhalten ist ihr dies jedoch nicht gelungen. Nachdem sie in der Weisung zum neuen Gesetz noch geäussert hat, sie sei der Meinung, die Energieversorgung sei nicht mehr Aufgabe des Staates, wurde im Abstimmungskampf plötzlich erklärt, es gehe nur um eine neue Rechtsform für die EKZ (Elektrizitätswerke des Kantons Zürich). Auch der zunächst nicht offen gelegte Umtausch der NOK-Aktien (Nordostschweizerische Kraftwerke) in Aktien der Axpo-Holding, welcher bereits vor der Volksabstimmung erfolgte,

war alles andere als vertrauensbildend. Nun ist die voraussichtlich im Dezember 2001 anstehende Abstimmung über das Elektrizitätsmarktgesetz abzuwarten.

Die SP fordert, dass die Regierung für die Elektrizitätsversorgung des Kantons Zürich dann eine Lösung vorlegt, die den Bedenken des Zürcher Volkes Rechnung trägt und dem Kanton Zürich langfristig eine sichere Stromversorgung garantiert. Ferner erwartet die SP, dass der Kantonsrat im Rahmen der Energievorlage, welche in absehbarer Zeit hier beraten werden wird, die ökologischen Anliegen der Bevölkerung ernst nimmt und die Grundlagen für eine zukunftsgerichtete Energieversorgung für unseren Kanton legt.

Korrektur zur Geschäftsordnung

Ratspräsident Martin Bornhauser: Heute Morgen haben wir beschlossen, die Traktanden 16 und 19 gemeinsam zu behandeln. Da liegt aber ein offensichtlicher Versprecher meinerseits vor. Dem aufmerksamen Zuhörer kann nicht entgangen sein, dass es sich um die heutigen Traktanden 14 und 19 handelt. Beides sind Interpellationen von Barbara Hunziker zum gleichen Thema. Sie sind damit einverstanden, dass wir die Korrektur entsprechend vornehmen. Sie haben beschlossen, die Traktanden 14 und 19 gemeinsam zu behandeln, und zwar nach Traktandum 18.

Die Beratungen werden fortgesetzt.

Roland Munz (LdU, Zürich): Die EVP-Fraktion unterstützt die beiden Vorlagen im Zusammenhang mit dem neuen unterirdischen Durchgangsbahnhof in Zürich.

Die vorgeschlagene Lösung ist eine gute. Es ist nicht die bestmögliche, aber es ist eine hervorragende Lösung, wenn wir sie mit den ursprünglichen Plänen der SBB vergleichen, einen Flügelbahnhof zu bauen und den Wipkinger-Viadukt auf vier Spuren zu erweitern. Dieser neue Bau, nämlich der unterirdische Durchgangsbahnhof mit allen zusätzlichen Ergänzungsbauten, ist ein wichtiges Bauwerk für den Kanton Zürich. Die erfolgreiche S-Bahn in Zürich soll ausgebaut werden können. Es soll auf den gut ausgelasteten Linien ein Viertelstundentakt angestrebt werden. Neue Regionalbahnlinien beispielsweise mit beschleunigten S-Bahnzügen und Interregiokompositionen in die weitere Agglomeration stehen an. Dafür braucht es Platz im Knoten-

punkt Zürich-HB; Platz, der heute nicht in gewünschtem Mass vorhanden ist. Indem nun nicht nur ein unterirdischer Durchgangsbahnhof vorgesehen wird, sondern auch Zufahrtsstrecken in Altstetten, Oerlikon und Wiedikon aufgebaut werden, soll verhindert werden, dass der Flaschenhals in Zürich einfach ein paar Kilometer aus dem Hauptbahnhof hinausverschoben wird. Natürlich bleibt noch an weiteren Orten Handlungsbedarf, beispielsweise am Hürlistein oder an weiteren Orten, die Willy Germain angetönt hat. Es scheint mir jedoch hier der falsche Ort zu sein, als Kritikpunkt an dieser Vorlage anzubringen, dass andernorts auch noch Handlungsbedarf besteht. Wir sprechen hier über eine Vorlage, die den Flaschenhals in Zürich beseitigen soll. Das ist gut so.

Wir wollen den Durchgangsbahnhof nicht nur eigennützig aus kantonaler Sicht betrachten. Dieser neue Bau ist auch wichtig für die Stadt Zürich. Der erweiterte Hauptbahnhof in unserer Kantonshauptstadt öffnet das Tor der Stadt Zürich zur Region, zur übrigen Schweiz, ja zum Ausland weiter. Es wird nicht nur Raum geschaffen für mehr S-Bahnzüge in die grosse Agglomeration. Indem viele S-Bahnen aus der Haupthalle in den Untergrund verlegt werden, wird Raum geschaffen für weitere Intercity-Verbindungen auch ins nahe Ausland.

Somit können mehr Menschen unsere Stadt einfacher erreichen, und das lokale Gewerbe in der Stadt Zürich hat auch etwas davon und kann profitieren. Die Stadtregierung sieht dem Ausbau denn auch mit Freude entgegen. Sie ist bereit, die nötigen Ausbauten im Bereich des Feinverteilers vorzunehmen. Dank dem unterirdischen Durchgangsbahnhof wird zudem die Bevölkerung etwa in Wipkingen vom Lärm entlastet, anstatt dass mehr Lärm ertragen werden müsste, wenn es zum Ausbau des Wipkinger-Viadukts kommen würde. In diesem Punkt ist es für unsere Fraktion auch absolut unumgänglich, dass der Ausbau des Wipkinger-Viadukts im Zuge der Realisierung der vorliegenden Vorlage aus dem Richtplan gestrichen wird. Das Vorgehen, wie es die KEVU in diesem Zusammenhang vorschlägt, findet unsere Unterstützung.

Schliesslich ist dieser Neubau nicht nur für Stadt und Kanton Zürich wichtig, sondern auch von Bedeutung für die ganze Schweiz. Denn solange die Züge beispielsweise von St. Gallen nach Interlaken wegen der Engpässe in der Stadt Zürich Verspätungen erleiden, ist der

Kampf gegen Verspätungen von dortigen Anschlusszügen – zum Beispiel nach Grindelwald – vergebene Mühe. Auch Ausbauten dortiger Feinverteiler sind weniger sinnvoll, als wenn die Hauptverkehrsachsen ausgebaut werden können.

Es ist allerdings erstaunlich, dass heute trotz der engen und prekären Platzverhältnisse im Hauptbahnhof Zürich die Anschlüsse dennoch recht gut funktionieren. Es kann aber nicht mehr lange so weitergehen, gerade wenn weiter ausgebaut werden soll. Deshalb wird auch ein Flügelbahnhof bei der Sihlpost gebaut. Dieser Flügelbahnhof soll allerdings dank des Durchgangsbahnhofs später abgerissen werden, also ein Provisorium bleiben. Dass dieser Flügelbahnhof ein schlechtes Ding ist, wurde vor allem zuerst von den Initianten der dieser Vorlage zugrunde liegenden Volksinitiative erkannt. In diesem Zusammenhang spreche ich dem Initiativkomitee den herzlichsten Dank aus, denn wir alle wissen es: Die Stadt Zürich beispielsweise, aber auch die SBB waren zuerst gar nicht angetan von der Idee des Durchgangsbahnhofs. Sie mussten zuerst auf den Geschmack gebracht werden. Umso erfreulicher ist es, dass heute alle erkannt haben, dass der Flügelbahnhof ein schlechtes Ding ist und der Durchgangsbahnhof die zukunftsfähigere Lösung.

Aus diesen Gründen kann leicht erkannt werden, dass der Durchgangsbahnhof und die damit verbundenen weiteren Ausbauten, wie sie uns in den Vorlagen präsentiert werden, unsere Unterstützung verdienen. Es ist ein Projekt, an dem die Stadt und der Kanton Zürich, aber auch die Schweiz Freude haben dürfen. Dass natürlich im Detail Anpassungen nötig sein werden, ist klar. Das Detailprojekt liegt uns auch noch gar nicht vor. Dass der Kanton und die SBB vom Initiativkomitee erst für diesen Weg begeistert werden mussten, soll nicht nochmals aufgewärmt werden. Dankesworte sind bereits vielfach geäußert worden. Sie sind auch angebracht. Ohne diese Initiative hätten wir heute sicher nicht die Gelegenheit, diese gute, zukunftsfähige Vorlage annehmen zu dürfen. Die Vorlage geht auch über das ursprüngliche Anliegen der Initianten hinaus. Es wird nicht nur der Durchgangsbahnhof gebaut, sondern auch notwendige Anpassungen Richtung Oerlikon, in Wipkingen und in Altstetten.

In diesem Sinne bitte ich Sie, den beiden Vorlagen, wie sie uns von der KEVU präsentiert werden, Ihre Stimme zu geben: der Vorlage 3817a über den Gegenvorschlag zur angesprochenen Initiative und auch der Vorlage 3816a über die Anpassungen des Richtplans, die das Projekt erst ermöglichen werden.

Reto Cavegn (FDP, Oberengstringen): Die Zeichen für den unterirdischen Durchgangsbahnhof stehen auf grün. Damit steht der öffentliche Verkehr im Kanton Zürich ein weiteres Mal vor einem Quantensprung. Das Projekt, über das wir heute Beschluss fassen, ist ein schönes Beispiel, wie aus einem ungeliebten Kind ein geliebtes Kind werden kann. Zuerst war ein Flügelbahnhof, dann die Verbreiterung des Wipkinger-Viadukts. Elemente der zukünftigen Drehscheibe, unumgebar, wie es am Anfang hiess. Dann kamen verschiedene Vorstösse und eine Volksinitiative. Wie bei schönen Kindern immer, vor allem wenn es sich um Prinzen handelt, werden sich jetzt viele um die Mutter- beziehungsweise Vaterschaft kümmern. Ich glaube unumstritten bleibt einzig, dass der KEVU die Hebammenfunktion zugeordnet werden kann. Plötzlich war also der Weg frei für ein gutes, wenn auch nicht billiges Projekt. Ich winde dem Amt für Verkehr und Regierungsrat Ruedi Jeker ein Kränzchen, dass sie ihre zuerst abwehrende Haltung abgelegt, eine Gelegenheit beim Schopf gepackt und fristgerecht ein zukunftsgerichtetes Projekt auf den Tisch gezaubert haben. An diesem Tempo wird sich das Amt für Verkehr für die kommenden Strassenprojekte messen lassen müssen.

Die FDP stimmt dem unterirdischen Durchgangsbahnhof, so wie er sich nach den Kommissionsberatungen präsentiert, zu. Ich bin überzeugt, dass die Volksabstimmung zu einem überzeugenden Votum für den öffentlichen Verkehr führen wird.

Die KEVU hat sich intensiv mit den offenen Fragen und auch mit den öffentlich geäusserten Fragen und Zweifeln zum Gegenvorschlag beschäftigt. In verschiedenen Hearings verschafften wir uns die Informationen über die Lage des neuen Bahnhofs, über die Länge der Perrons und die Steigungsfähigkeit des Rollmaterials. Nach diesen Information und nach gewalteter Diskussion kamen wir zum Schluss, dass der Gegenvorschlag die beste aller möglichen und finanzierbaren Möglichkeiten ist. Nur so erhalten wir einen Bahnhof, der heute und morgen die nötige Flexibilität bietet. Lieber Willy Germann, ein Bahnhof gehört nun mal ins Zentrum und nicht in die Pampas. Ich glaube, dies sollte eine Tatsache sein.

Es blieb aber doch noch ein Zweifel da, und zwar der Zweifel über die Anbindung des privaten Verkehrs an den neuen Bahnhof. Die Parkierung und die Zu- und Wegfahrten zum Hauptbahnhof liegen bereits heute im Argen. Gespräche mit der Stadt haben gezeigt, dass die Perspektiven für eine Verbesserung der Schnittstelle zwischen öffentlichem und motorisiertem Individualverkehr fehlen. Wir haben einzig

den Glauben daran, dass der Wille da ist, hier nach Lösungen zu suchen. Wir hoffen auch, dass diese Lösungen noch gefunden werden. Wir dürfen nicht vergessen, Umsteigen setzt immer eine Schnittstelle, die funktioniert, voraus. Ohne diese geht es nicht.

Noch ein Wort zur Volksabstimmung: Die FDP vertritt klar die Auffassung, dass das Projekt in dieser Grössenordnung vor den Souverän gehört. Die Abstimmung gibt uns die Möglichkeit, mit aller Deutlichkeit zu zeigen, wie der Stand Zürich zu diesem weiteren Quantensprung des öffentlichen Verkehrs steht. Sie gibt auch die Gelegenheit, die Bevölkerung von der Gesamtverkehrskonzeption, deren Teil der unterirdische Durchgangsbahnhof ist, zu überzeugen. Ich bin überzeugt, dass wir die Gelegenheit haben, eine sachliche Information abzugeben und, was vor allem wichtig ist, auch eine sachliche Diskussion zu führen.

Die FDP sagt einstimmig Ja zur Teilrevision des kantonalen Richtplans und zum Gegenvorschlag für den Durchgangsbahnhof. Sie sagt einstimmig Nein zur Volksinitiative «Pro Durchgangsbahnhof».

Hans Badertscher (SVP, Seuzach): Unsere Kommission hat sich in den letzten Wochen sehr intensiv mit der Vorlage 3817, Volksinitiative und Gegenvorschlag des Regierungsrates für einen neuen Durchgangsbahnhof unter dem Hauptbahnhof Zürich, auseinandergesetzt. Die Volksinitiative war der Auslöser der heutigen Vorlage: der Bahnhof Löwenstrasse, ein Projekt von nationaler Bedeutung, das Perspektiven öffnet, die langfristig Bestand haben werden, welches der wirtschaftlichen Entwicklung des Grossraums Zürich Rechnung trägt und für seine Bewohner attraktiv ist. Die Mobilität jedes Menschen ist in unserer Gesellschaft zu einem der wichtigsten Faktoren geworden. Die zunehmende Aufteilung der Arbeit und die betriebliche Vernetzung führen zwangsläufig zu mehr Verkehr auf Schiene und Strasse und nicht zuletzt in der Luft. Es ist unsere Aufgabe als Politiker, Lösungen zu schaffen, um die Mobilität zu verbessern. Mit der Realisierung des Durchgangsbahnhofs sind wir auf dem richtigen Weg, den Anschluss an das europäische Hochgeschwindigkeitsnetz zu schaffen, eine weitere Verdichtung des Intercityverkehrs zwischen den grossen Zentren in unserem Land zu erreichen sowie die S-Bahn mit neuen Schnellverbindungen in die angrenzenden Kantone weiterzuentwickeln. Mit verkürzten Reisezeiten wird es der Bahn gelingen, im Kurzstreckenbereich bis 600 Kilometer Fluggäste abzuwerben.

Um diese ehrgeizigen Ziele erreichen zu können, müssen mit Gesamtkosten von 1450 Millionen Franken gerechnet werden. Der Anteil des Kantons Zürich beträgt 40 Prozent der Gesamtkosten, also rund 580 Millionen Franken. Um dieses Projekt voll ausnutzen zu können, müssen auf verschiedenen Streckenabschnitten weitere bauliche Massnahmen vorgenommen werden, die sehr viel Geld kosten werden. Der konsolidierte Entwicklungs- und Finanzplan (KEF) sieht deshalb ab dem Jahr 2002 eine Erhöhung der jährlichen Einlagen in den Verkehrsfonds von 95 Millionen Franken vor.

Die SVP-Fraktion wird diese Vorlage unterstützen, hält aber klar fest, dass neben dem Ausbau des Schienenverkehrs die anderen Verkehrsbedürfnisse nicht vernachlässigt werden dürfen, denn wir brauchen für die Zukunft alle Transportsysteme: die Strasse, das Schienennetz sowie für Langstrecken den Luftverkehr.

Mit Bedauern hat die SVP-Fraktion davon Kenntnis genommen, dass Eurogate für den Moment gestorben ist. Wir hoffen, dass neue Wege gefunden werden, um Eurogate dennoch im Zusammenhang mit dem Ausbau des Durchgangsbahnhofs realisieren zu können.

Die SVP-Fraktion wird die Vorlage unterstützen. Zur Verkehrsangelegenheit wird sich Adrian Bergmann äussern.

Gabriele Petri (Grüne, Zürich): Sie kennen die Werbung des Zürcher Verkehrsverbundes: Ich bin auch ein Ticket, ein Ticket für die Zukunft, der Durchgangsbahnhof Löwenstrasse. Gestern war schweizweit Fahrplanwechsel. Heute findet in Zürich ein einmaliger Gleiswechsel statt; ein Gleiswechsel weg vom kundenunfreundlichen Flügelbahnhof bei der Sihlpost hin zum unterirdischen Durchgangsbahnhof. Notabene ist es für den Kreis 5 und Wipkingen der Gleiswechsel weg von einem überdimensionierten Viadukt mitten durch das Quartier hin zu einem direkten Tunnel nach Oerlikon.

Wir sind auch Weichensteller: wir, der VCS (Verkehrsclub der Schweiz) als Vordenkende mit alt Kantonsrat Paul Stopper; wir, das Initiativkomitee mit Vertretungen aus allen Parteien; wir, das Volk mit unserer direkten Demokratie und letztlich wir, der Zürcher Kantonsrat, der mit dem Ja zum Durchgangsbahnhof ein weiteres Mal Bahngeschichte im «Escher'schen Stil» schreibt.

Ich bin auch ein Schnellzug – nicht zu verwechseln mit einem Schlafzug. Schnell darum, weil es der Zürcher Regierung, vor allem Regierungsrat Ruedi Jeker, dem Amt für Verkehr, dem ZVV (Zürcher Ver-

kehrverbund) und den federführenden SBB gelungen ist, mit dem Impuls der Volksinitiative in kürzester Zeit ein zukunftsfähiges Projekt als Ersatz für die umstrittenen offiziellen Projekte zu entwickeln. Chapeau!

Ich bin auch ein Bahnhof – für alle Züge, Hans Bosshard von der NZZ, nicht nur für die S-Bahn, wie die Volksinitiative verlangte, sondern für alle Züge, die aus der Grossregion Zürich in die Metropole Zürich einfahren werden.

Ich bin auch ein Tunnel, da nur ein oberirdischer Bahnhof mit einem Tunnel nach Oerlikon die Stadt Zürich und ihre Wohnquartiere wesentlich und massiv vor Lärmproblemen bewahren wird.

Ich bin auch ein Sparschwein, da der ausgehandelte Kostenteiler mit den SBB, also der Staatsbeitrag, der 580 Millionen Franken für den Kanton Zürich bedeuten würde, mit Garantie eine lohnenswerte Investition ist, wenn man betrachtet, wie der Bahnverkehr der Drehscheibe Zürich aufgewertet und ausgebaut wird.

Ich bin auch ein Sonderzug nach Bern, da der Kanton Zürich mit seinem vorbildlichen Staatsbeitrag ganz klar signalisiert, dass er in den öffentlichen Verkehr investieren will. Deshalb ist es in Bundesbern auch gerechtfertigt, jetzt erst recht in den Knoten Zürich zu investieren entsprechend der Nachfrage auf dem Markt und nicht entsprechend des Regionalismus wie bei der Neat – sagen Sie dies einmal Ihren National- und Ständeräten in Bern.

Ich bin auch ein Auto, da ein gut ausgebauter öffentlicher Verkehr, eine Weiterentwicklung der erfolgreichen Zürcher S-Bahn ermöglicht und neue zukunftsweisende Direktverbindungen zum Beispiel vom Limmattal nach Zürich-Nord – so könnte man den Nordring einsparen – und zum Flughafen realisieren lässt. Ein solcher öffentlicher Verkehr wird mit Sicherheit einiges an Autoverkehr ersetzen können. Ich bin sogar ein «grünes» Auto, müsste man sagen.

Ich bin auch eine Abstimmung, da sich der regierungsrätliche Vorschlag durchaus eignet, einen Staatsbeitrag von 580 Millionen Franken direkt vom Volk legitimieren zu lassen. Da der öffentliche Verkehr bei der Bevölkerung doch sehr viel Wohlwollen genießt, sehe ich dieser Abstimmung relativ gelassen entgegen.

Wir sind auch eine Partei, eine Partei des öffentlichen Verkehrs. Die Grüne Partei sagt deshalb Ja zum notwendigen Richtplaneintrag, sagt Ja zur Volksinitiative, sagt Ja zum Gegenvorschlag und sagt Ja zur freiwilligen Volksabstimmung des Gegenvorschlags. Notabene – für

die Presse – sorgt dann auch der VCS nach erfolgter Schlussabstimmung dafür, dass es beim Volk nur noch zu einer Abstimmungsvorlage kommen wird.

PS: Ich bin kein Eurogate und werde trotzdem gebaut.

Laurenz Styger (SVP, Zürich): Ich spreche zur Vorlage 3817 a. In der KEVU war man der einhelligen Meinung, dass weitere Ausbauten in den Hauptbahnhof von Zürich gehören, also ins Zentrum der Stadt Zürich. Deshalb wurden Projekte, die den Ausbau des Bahnhofs Altstetten – sprich Herdern – betreffen, fallen gelassen. Auch auf den vollen Ausbau des Flügelbahnhofs – sprich Bahnhof Nebenwil sowie die Erweiterung des Museumsbahnhofs – wurde nach eingehender Prüfung verzichtet. So scheint es für uns richtig zu sein, dass der Stadtrat von Zürich, der Regierungsrat und auch die SBB voll auf die Variante Löwenstrasse setzen. Der Bahnhof Löwenstrasse stellt für alle Beteiligten eine gangbare Lösung dar, denn wir wollen ja eine breit abgestützte Akzeptanz aller Involvierten. Einsprachen sollen damit möglichst verhindert werden, damit das ehrgeizige Ziel der Inbetriebnahme des neuen Durchgangsbahnhofs Löwenstrasse bis 2012 realistisch bleibt. Was die Lage des Bahnhofskörpers anbelangt, scheint uns Kommissionsmitgliedern die Variante A, Achse Südtrakt unter der Querhalle des Hauptbahnhofs, die beste Lösung zu sein. Sie ist kundenfreundlich. Die Risiken sind klein. Der Terminplan kann eingehalten werden. Die Kosten sind vertretbar. Was die technischen Einzelheiten, sprich Länge der Perrons, Steigungsprozente der Schienenanlagen, Rolltreppenaufgänge und so weiter betrifft, sind wir der Meinung, dass es Aufgabe der zuständigen Ingenieurbüros, Spezialisten und Architekten ist, die beste Lösung zu finden. Wir vertrauen auf ihr Wissen und Können.

Die SVP wird die Volksinitiative nicht unterstützen, dem Gegenvorschlag «Durchgangsbahnhof Löwenstrasse» und somit dem Kredit von 580 Millionen Franken zustimmen und ihn der Volksabstimmung unterstellen. Hier geht es um sehr viel Geld. Der Souverän würde es nicht verstehen, wenn er zu kleineren Krediten angefragt und bei wirklich grösseren Vorlagen übergangen wird. Der Abstimmung schaue ich zuversichtlich entgegen, bitte jedoch die Regierung, den Worten Taten folgen zu lassen und mehr Gelder in den motorisierten Individualverkehr, sprich Strassen, Autobahnzusammenschlüsse,

Lärmschutzmassnahmen und Parkplatzbewirtschaftung, einfließen zu lassen. Nur ein funktionierender motorisierter Individualverkehr garantiert auch einen gesunden öffentlichen Verkehr.

Die SVP wird sich bei nächsten ÖV-Vorlagen zu wehren wissen, wenn ihre Forderungen diesbezüglich nicht erfüllt werden sollten. Ich hoffe aber, dass es nicht so weit kommen wird und der öffentliche Verkehr sowie der motorisierte Individualverkehr in gleichen Massen und mit gleich viel Geldern finanziert werden.

Gaston Guex (FDP, Zumikon): Der Gegenvorschlag des Regierungsrates ist eine Chance und ein Glücksfall für den Lebensraum und den Wirtschaftsstandort Zürich. Vom Entstehungsprozess her ist es ein Musterbeispiel demokratischer Entscheidungsfindung über die Parteigrenzen hinweg. Esther Arnet hat erwähnt, mit welchem Engagement und mit welcher Einsicht wir in der KEVU diese Vorlage diskutiert und überarbeitet haben. Sie verdient unsere Unterstützung. Mit der vorgeschlagenen Lösung kann das zunehmende Verkehrsaufkommen in der Agglomeration Zürich zweckmässig und effizient bewältigt werden. Es kann im Interesse der Bevölkerung, der Wirtschaft und der auf Mobilität bedachten Gesellschaft gleichermaßen eine Befriedigung erreicht werden. Der bestehende Engpass im SBB-Netz in der Agglomeration Zürich kann damit entschärft werden. Somit hat das Projekt über den Kanton Zürich hinaus auch nationale Bedeutung. Im Weiteren ist entscheidend, dass mit dieser Lösung eingebaut, in den Bahnhof integriert, gesamtheitlich eine optimale Kombination regionaler, nationaler und internationaler Verbindungen sichergestellt und die Anbindung Zürichs an das internationale Bahnnetz realisiert werden kann. Ein weiterer wichtiger Punkt, der nicht unterschätzt werden darf, ist, dass das Verkehrssystem der Zukunft als Einheit betrachtet wird. Es ist ganz im Sinne der im Moment entstehenden Gesamtverkehrskonzeption für den Kanton Zürich. Was den Kostenschlüssel anbelangt, ist eine Aufteilung von 60 Prozent für die SBB und 40 Prozent für den Kanton Zürich eine weitere Chance. Wir stehen besser da als damals bei der Finanzierung der S-Bahn. Ich hoffe, dass dieser Vorschlag die breite Unterstützung finden wird.

Kurt Schreiber (EVP, Wädenswil): Wissen Sie, was Algebra und der Durchgangsbahnhof beziehungsweise seine Entstehungsgeschichte gemeinsam haben? Es gibt eine Formel, die heisst: minus mal minus gibt plus. Wir haben auch hier zwei Vorlagen gehabt, die im Minus

standen. Ich denke an den vierspurigen Wipkinger-Viadukt und ebenso an den unseligen Flügelbahnhof. Aufgrund dieser Ausgangslage sind wir zu einer wirklich guten Lösung gekommen. Es sind verschiedenste Vorstösse zu diesem Thema eingereicht worden, unter anderem auch von Rudolf Aeschbacher und mir. Ich kann heute aufgrund der Sachlage sagen, dass wir selbstverständlich mit der Abschreibung unseres Vorstosses einverstanden sind.

Wie war es aber mit dem Durchgangsbahnhof zu Beginn? Er sei zu teuer. Es gehe zu tief hinunter. Die Rampen seien kaum zu überwinden. Trotzdem wurde eine Lösung gefunden; eine Lösung, die eine Drehscheibe für den nationalen und internationalen Verkehr ermöglichen wird. Die Volksinitiative forderte vor allem den Ausbau der S-Bahn. Hier wehre ich mich doch für die Initiantinnen und Initianten, was die Kostenschätzungen angeht. Bitte bedenken Sie, dass es damals Laien, selbstverständlich mit grossem Fachwissen, waren, welche diese Volksinitiative vorbereitet haben. Es hat auch Leute gegeben, die uns mit ihrem Know-how unterstützt und uns dazu gebracht haben zu sagen: Jawohl, es geht. Hier erwähne ich stellvertretend Martin Mossdorf, der uns mit seinem Architekturbüro darlegen konnte, dass es geht. Dies war auch der Ausgangspunkt für uns, dass wir mit Vollgas dahinter gegangen sind.

Die Durchlaufstrecken können dann genutzt werden, Willy Germann, wenn auch die Bahnhofskapazitäten vorhanden sind. Gerade das müssen wir machen. Was nützen uns viele Durchlaufstrecken oder viele Streckenausbauten, wenn nachher die Züge bei der Einfahrt in diesen Bahnhof stehen bleiben? Selbstverständlich ist es klar, dass wir dafür sorgen müssen, dass beides realisiert wird. Wir dürfen jetzt aber nicht die Idee des Durchgangsbahnhofs mit den Durchlaufstrecken in Misskredit bringen.

Der Verein zur Förderung des öffentlichen Verkehrs wird sich für diese Vorlage einsetzen. Wir setzen uns dafür ein, dass noch mehr freiwillig ein- und umgestiegen wird. Mit der Vorlage zum Durchgangsbahnhof werden wir dieses Ziel erreichen. Ich danke Ihnen heute schon, wenn wir mit Ihrer einstimmigen Unterstützung für dieses Vorhaben rechnen dürfen.

Lorenz Habicher (SVP, Zürich): Eine zentrale Infrastruktur des öffentlichen Verkehrs gelangt an ihre Kapazitätsgrenzen. Es herrscht Aufbruchstimmung. Im pulsierenden Herzen der Stadt Zürich soll wieder gebaut werden. Wir bauen einen Hub, entflechten den Knoten und

formen ihn zu einer Drehscheibe, einer Hochleistungsinfrastruktur für den Wirtschaftsraum Zürich. Bahn 2000 und S-Bahn-Erweiterungen fordern ihren Platz, der «fil rouge» kann keine Lösung für das «rot-grüne» Zürich sein. Mit der positiven Stellungnahme des Bundesrates ist ein wichtiger Meilenstein für die Realisierung des Schlüsselprojekts Durchgangsbahnhof für den nötigen Weiterausbau des Hubs Zürich gefallen – ein Projekt mit Ecken und Kanten, Tunnels und Rampen. Die Kosten dieses Projekts geben Anlass zu kritischen Fragen. Die einzelnen Teilprojekte mussten eine eingehende Prüfung durch die Kommission bestehen. Der Anschluss Altstetten, ungefähr 250 Millionen Franken ohne Eventstadion, die Vorinvestition Oerlikon, ungefähr 90 Millionen Franken, und die Länge des Bahnhofperrons für eine multifunktionale Nutzung der Differenz beträgt ungefähr 27 Millionen Franken. Bei einer Minimallösung: total mögliche Einsparungen ungefähr 370 Millionen Franken. Auswirkungen auf den Staatsbeitrag des Kantons, 70 bis 100 Millionen Franken.

Nur, wer in diesem Saal möchte eine halbherzige und unbefriedigende Lösung verabschieden? Ich glaube, niemand. Nicht einmal den VCS interessieren bei diesem Projekt zukünftige Emissionen. Lungengängiger Feinstaub, PM 10, gehört für die SBB immer noch ins Kuriositätenkabinett und scheint kein Thema für den Schienenverkehr zu sein. So viel zu den Umweltaktivisten, deren Extremisten beim Strassenbau sofort nach Auflagen und flankierenden Massnahmen schreien; beim Schienenverkehr bleiben sie jedenfalls stumm.

Die Unterredung mit dem Stadtrat von Zürich hat zudem ergeben, dass für die erwarteten Passagierströme ein Feinverteiler des öffentlichen Verkehrs und mögliche Velolösungen bereitstehen, sowohl im Hauptbahnhof selbst wie auch im Anschluss Zürich-West, Stadion und Bahnhof Altstetten. Umso mehr erstaunt es, dass in der ganzen Vorlage kein einziges Mal die Parkplatzsituation und der motorisierte Individualverkehr erwähnt werden. Der Verkehrsfluss am Hauptbahnhof ist heute schon zähflüssig und gefährlich. Er darf also in keinem Fall ausgeklammert werden. Nur Tram- und Velolösungen können also nicht befriedigen. Der VCS torpedierte die Parkplatzzahl im Eurogate-Projekt, dessen Zukunft noch sehr ungewiss ist, bisher erfolgreich. Die SBB bestätigte, dass Vorinvestitionen für eine Gleisüberbauung getätigt werden – ob für Eurogate oder eine Lightversion ist für den Durchgangsbahnhof nicht entscheidend. Auch im Strassennetz besteht klarer Handlungsbedarf. Dieser wird durch den Ausbau des Bahnnetzes keinesfalls verkleinert oder beseitigt.

Abschliessend ist zu erwähnen: Der Knoten Zürich hat eine Schlüssel-funktion im schweizerischen Eisenbahnnetz. Dass die Planer der SBB den schweizerischen Fahrplan seit Jahren von diesem zentralen Punkt, von diesem Hub aus, bauen, soll nur als Hinweis über seine Bedeutung weit über den Grossraum Zürich hinaus verstanden werden. Der Durchgangsbahnhof und dessen Kapazitätsschritt geschieht aber auch im Interesse des gesamtschweizerischen Netzes. In Zürich schlägt das Herz des Eisenbahnverkehrs. Bewahren wir es vor dem Kollaps. Stimmen Sie den Vorlagen 3816 a und 3817 a zu.

Peider Filli (AL, Zürich): Ohne Opposition der Bevölkerung im Kreis 5 würden wir heute nicht über eine Volksinitiative «Pro Durchgangsbahnhof» reden. Es ist der grosse Verdienst des Vereins «Verückt das Viadukt», dass die SBB zu ihrem Glück gezwungen werden. Die Regierung ist heute schon gelobt worden. Springen Sie über Ihren Schatten und loben Sie, liebe Kolleginnen und Kollegen auf der rechten Seite, auch den VCS. Er hat an dieser Initiative mitgeholfen. Die Initiative ist eine weitaus gescheiterte Variante, einen Durchgangsbahnhof zu realisieren, als wie es vorher geplant war, die Züge fast durch die Wohnzimmer der Häuser an der Josefswiese zu führen. Die Initiative ist ein schönes Beispiel, dass auch eine geeinte Quartierbevölkerung gegen einen mächtigen Gegner wie die SBB erfolgreich den Kampf aufnehmen kann. Diesen Kampf stellt in persona der auf der Tribüne anwesende Emil Schärer dar. Auch ihm sei gedankt. Es ist eine Initiative, die aufzeigt, dass auch die Vernunft siegen kann. Ich bin überzeugt, dass das Zürcher Volk diese Initiative annehmen wird. Zu Lorenz Habicher: Mehr Züge und weniger Autos verbessern trotzdem die Umweltbilanz.

Gehen Sie mit gutem Beispiel voran, und stimmen Sie diesen Vorlagen zu.

Adrian Bergmann (SVP, Meilen): Ich bin für den motorisierten Individualverkehr und für den öffentlichen Verkehr. Deswegen bin ich aber noch lange kein Autozug.

Man sagt immer, in der Politik gehe alles langsam und brauche seine Zeit. Ja, die Konsensfindung benötigt tatsächlich oft sehr viel Zeit. Diese leidige Erfahrung müssen leider alle Autofahrer rund um Zürich jeden Tag nicht nur erfahren, sondern auch erstehen. Alles geht aber nicht langsam. Es gibt wenige Ausnahmen. In der Vorlage Durch-

gangsbahnhof erleben wir, was politisch und in Sachen Tempo möglich ist. So nebenbei wird auch noch der Richtplan geändert. Welch ein Geheul, wenn man den für eine Strasse ändern müsste.

Nachdem der Regierungsrat am 8. November 2000 die Vorlage verabschiedet hat, befinden wir bereits heute darüber und schon bald soll das Volk entscheiden. Ich überlege mir heute schon, was unser Volk denken wird: Für den Bahnhof haben sie nun plötzlich 1,5 Milliarden Franken, obwohl man für die Strassen und für die Lösung des Verkehrsnotstands keines hat. Mit einem «Ja, aber» haben unsere Vertreter in der KEVU zur raschen Abwicklung dieser Vorlagen beigetragen. Warum «Ja, aber»? Wir stellen fest, dass der öffentliche Verkehr viele Göttis hat. Dem ZVV gehe es auch sehr gut, hört man. Der motorisierte Individualverkehr leidet unter der Blockierung von Investitionen durch Kräfte, die von der SP bis zur FDP reichen. Die Verkehrsinfrastruktur muss im Gleichschritt ausgebaut werden. Wenn die Züge rollen und auf der Strasse der Verkehr steht, dann stimmt etwas nicht. Die Göttis von links bis rechts müssen sich dann vielleicht langsam fragen, ob man weiterhin den Strassenbau blockieren und dafür Milliarden in den öffentlichen Verkehr investieren soll.

Wir sagen zukunftsorientiert und im Sinne eines Konsens Ja zu diesem Vorhaben. Wir behalten uns aber vor, weitere Investitionen in den öffentlichen Verkehr erst wieder zu unterstützen, wenn im Strassenbau Projekte zur Lösung der Verkehrsmisere rund um Zürich realisiert werden. Wir sind dann gespannt darauf, wie konsensfähig die feurigen Befürworter des öffentlichen Verkehrs oder die verbissenen Gegner des Strassenbaus bei Vorhaben des motorisierten Individualverkehrs sind. Als einzige Partei, die bereit ist, die Verkehrsmisere auf unseren Strassen zu lösen – ich erinnere an unsere Vorhaben, den Strassenfonds zu äufnen –, sagen wir nicht nur Ja zu dringend fälligen und notwendigen Schliessungen von Autobahnlücken rund um Zürich, sondern auch «Ja, aber» im Sinne eines Konsens zur Realisierung des Durchgangsbahnhofs.

Hartmuth Attenhofer (SP, Zürich): Eine kurze Antwort an zwei Redner der SVP: Adrian Bergmann, wenn die Autos stehen und der Zug fährt, dann müssen Sie halt umsteigen. Dafür ist die S-Bahn da, dass sie eine Alternative zum motorisierten Individualverkehr darstellt.

Laurenz Styger hat uns gesagt, das nächste Mal, wenn wieder Geld für den öffentlichen Verkehr verlangt wird, werde man dann etwas für den Strassenbau reklamieren. Laurenz Styger und meine Herrschaften

von der SVP, Sie können Geld haben für den Strassenbau, Dutzende von Millionen, vielleicht sogar Hunderte von Millionen können Sie einfach holen, wenn Sie für die Verkehrsabgaben stimmen. Sagen Sie endlich Ja zur Erhöhung der Verkehrsabgaben, dann kommen Sie zu Ihrem Geld.

Willy Germann (CVP, Winterthur): Ich reagiere vor allem auf die Voten von Reto Cavegn und Lorenz Habicher. Ich warne vor unerfüllbaren Erwartungen und Forderungen. Ganz bewusst habe ich den Hinweis auf den Bahnhof Herdern gemacht. Das war eine Vision. Sie ist vorbei, das ist mir klar. Der Hinweis war aber ein Vehikel, um auf wunde raumplanerische und verkehrstechnische Punkte in der Stadt Zürich hinzuweisen. Ich befürchte nach diesen Voten, dass diese wunden Punkte zu offenen Wunden werden.

Reto Cavegn, Sie haben zu Recht gesagt, dass hier eine Schnittstelle ist. Es kann aber keine Schnittstelle werden, und zwar aus Gründen des Raummangels zwischen dem motorisierten Individualverkehr und dem öffentlichen Verkehr. Der Raum fehlt. «Park and ride» ist gut, aber hier nicht möglich. «Park and ride» müssten Sie an der Peripherie schaffen. Wenn Sie jetzt diese Forderung aufstellen, dann muss gesagt werden, dass sie nicht erfüllt werden kann. Sie glauben an Wunder. Aber diese Wunder werden zu Wunden.

Was ist in den nächsten zwölf Jahren zu erwarten? Ich habe dies schon angetönt. Mit den Kapazitätsverbesserungen und den Verdichtungen des Fahrplans entstehen in Spitzenzeiten riesige, neue Fussgängerströme. Es entstehen geballte Ladungen an Nachfrage nach Verkehrsleistungen der städtischen Verkehrsbetriebe, wahrscheinlich dann auch privater Betreiber. Es entsteht in Spitzenzeiten eine zusätzliche Nachfrage nach Taxileistungen. Daneben wurde noch «Park and ride» erwähnt. Ich behaupte, die Stadt Zürich ist nicht in der Lage, diese Bedürfnisse bei den prekären Raumverhältnissen an diesem Ort zu befriedigen. Da könnten Sie drei Sihltiefstrassen bauen, die oberirdischen, komplizierten Knotenverhältnisse bleiben bestehen. Der zusätzliche Zielverkehr zu den verschiedenen Arbeitsorten abseits dieser Sihltiefstrasse würde die Situation noch verschärfen. Jetzt ist also vor allem die Stadt Zürich gefordert, wahrscheinlich auch der Kanton.

Ich sage es nicht zum ersten Mal: Denken Sie daran, eine Reisekette ist so attraktiv wie das schwächste Glied der Kette. Dieses schwächste Glied wird in der näheren Umgebung des ausgebauten Hauptbahnhofs Zürich liegen.

Reto Cavegn (FDP, Oberengstringen): Einen Satz von Gabriele Petri kann ich nicht einfach so stehen lassen: Dank dem Durchgangsbahnhof können wir den Ausbau der Nordumfahrung vergessen. Es ist zwar sehr schön, aus Ihrem Mund zu hören: «Ich bin auch ein Auto». Über diese Qualität möchte ich nicht streiten. Wenn Sie dies aber richtig sagen, sagen Sie bitte, ich bin ein Offroad-Fahrzeug, damit Ihre Fahrt auch ohne Strasse möglich ist. Ich finde die Aufrechnung motorisierten Individualverkehrs und öffentlichen Verkehrs in diesem Zusammenhang fahrlässig und kontraproduktiv.

Peter Stirnemann (SP, Zürich): Eine Antwort an Willy Germann, was die Stadt Zürich betrifft und sein Gejammer, die Kapazitäten des öffentlichen Verkehrs seien nicht zu schaffen. Selbstverständlich sind die Verkehrsbetriebe und der Zürcher Verkehrsverbund vereint in der Lage, diese Kapazitäten aufzunehmen. Bekanntlich ist das neue Rollmaterialkonzept beschlossen worden. Es gibt neue Tramwagen. 75 von diesen neuen Wagen werden bis 2012 auf der Schiene sein. Anfangs der Neunzigerjahre war das Fahrplankonzept derart rationalisiert worden, dass jetzt wieder bis zu 15 Prozent Kapazitätsreserven da sind, die beim Hauptbahnhof eingesetzt werden können. Man kann da hoffnungsfroh und in Übereinstimmung im Hinblick auf diesen neuen Bahnhof in die Zukunft sehen. Der öffentliche Verkehr wird das Problem im Raum Hauptbahnhof bewältigen.

Regierungsrat Ruedi Jeker: Fast auf den Tag genau vor 20 Jahren, nämlich am 22. Juni 1981, hat der Kantonsrat den Staatsbeitrag an den Bau der Zürcher S-Bahn bewilligt. Das war ein weitsichtiger Entscheid, mit welchem massgebende Weichen für die Verkehrsentwicklung im Kanton Zürich gestellt worden sind. Heute ist diese S-Bahn seit elf Jahren erfolgreich in Betrieb, und es lässt sich kaum mehr vorstellen, wie der tägliche Verkehr ohne die S-Bahn bewältigt werden könnte. Die Entwicklung ist aber seither nicht stillgestanden, und die Mobilitätsbedürfnisse im Lebens- und Wirtschaftsraum Zürich werden weiterhin anwachsen.

Um die notwendige Mobilität auch in Zukunft gewährleisten zu können, ist der Verkehr als Ganzes zu beurteilen und gemäss den Stärken der verschiedenen Verkehrsmittel wesensgerecht auszubauen. Dort, wo grosse Verkehrsströme zu bewältigen sind, das heisst innerhalb der Agglomerationen und zwischen den Zentren, wird der öffentliche Verkehr eine dominierende Rolle zu spielen haben. Umgekehrt ist der

motorisierte Individualverkehr in der Fläche ein unverzichtbares Verkehrsmittel, dessen Verkehrsströme im dichter besiedelten Gebiet auf Umfahrungsstrassen zu kanalisieren sind.

In der künftigen Gesamtverkehrskonzeption des Kantons Zürich wird darum der Leistungsfähigkeit der Umfahrungsringe eine besondere Bedeutung zukommen. Beim öffentlichen Verkehr ist innerhalb des Wirtschaftsraums Zürich das S-Bahn-System weiter zu entwickeln. Über die Grenzen des Wirtschaftsraums hinaus sind schnelle und häufige Verbindungen mit den wichtigen Zentren der Schweiz und in Europa zu schaffen. Für diese Perspektiven ist der zweite Durchgangsbahnhof im Zentrum von Zürich ein Schlüsselprojekt, das die vorhandenen Fesseln des Bahnangebots sprengt und mit der Möglichkeit besserer Leistungen auf der Schiene wesentlich zur Entlastung der Strasse und auch in der Luft beitragen kann.

Der neue Bahnhof Löwenstrasse mit seinen Anschlüssen nach Oerlikon, Wiedikon und Altstetten dient sowohl dem S-Bahn-System wie auch dem überregionalen Verkehr und hilft mit, in der bestehenden Bahnhofshalle auch für die Weiterentwicklung des internationalen Verkehrs die notwendigen Kapazitätsreserven zu schaffen. Entsprechend den gemeinsamen Interessen von Kanton Zürich, Bund und SBB soll das grosse Projekt auch als Gemeinschaftswerk realisiert werden.

Der Staatsbeitrag von 40 Prozent berücksichtigt einerseits die Interessen der S-Bahn, die ohne die neue Linie in ihrem Kernbereich nicht mehr wesentlich ausgebaut werden könnte. Andererseits geht es auch darum, die Anlagen rechtzeitig zur Verfügung zu haben. Grosse Projekte brauchen eine lange Planungs- und Realisierungszeit und werden darum oft von den tatsächlichen Entwicklungen überrollt. Dies zeigt sich zum Beispiel am Gotthard, wo an verschiedenen Stellen an einem Basistunnel gebaut wird, der eigentlich schon heute zur Verfügung stehen sollte. Damit dies in Zürich nicht passiert, ist eine von den Bahn-2000-Krediten unabhängige Finanzierungslösung gesucht worden. Andernfalls könnten die benötigten Mittel frühestens in etwa zehn Jahren eingesetzt werden.

Der Bahnhof Löwenstrasse und weitere in den nächsten Jahren im S-Bahn-Netz vorgesehene Ausbauten werden beim Schienenverkehr eine schrittweise Leistungssteigerung ermöglichen, die in der Agglomeration und auf den überlasteten Zufahrtsachsen die nötige Gesamtkapazität schafft, um die Mobilität der Bevölkerung zu gewährleisten. Die Gesamtverkehrskonzeption umfasst aber auch die

Weiterentwicklung des Strassennetzes, die vor allem im Bereich der Umfahrungen die gleiche Unterstützung verdient. Dies betone ich an dieser Stelle ausdrücklich.

Mit der Festsetzung der neuen Linien im Verkehrsrichtplan und der Bewilligung des Staatsbeitrags für deren zeitgerechte Realisierung setzen Sie heute einen entscheidenden Meilenstein für einen leistungsfähigen und umweltgerechten Verkehr im Lebens- und Wirtschaftsraum Zürich.

Ich danke Ihnen ganz herzlich. Ich habe geistig schon heute Morgen die ganze Blumenbörse aufgekauft, um diese verteilen zu können. Es ist ein Paradebeispiel, wie ein grosses Projekt, an dem viele Köche kochen, zu einem guten Menü werden kann. Ich danke ganz herzlich allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der Verwaltung, stellvertretend Christian Schärli und Silvia Amrein, der Stadt Zürich, dem Zürcher Verkehrsverbund und den SBB auf der einen Seite, auf der anderen Seite aber ganz herzlich der kantonsrätlichen Kommission für Energie, Umwelt und Verkehr und ihrer Präsidentin, Esther Arnet, für die umsichtige Leitung dieses schwierigen und komplexen Projekts, und allen Kantonsrätinnen und Kantonsräten in der Kommission für die profunde Prüfung dieses Gesamtprojekts sowie selbstverständlich auch den Initianten der Volksinitiative, denn ohne diese Anstösse würden wir heute über dieses schrittmachende Projekt nicht abstimmen können.

Zum Schluss an Willy Germann: Ich weiss ganz bescheiden, als Regierungsmitglied befinde ich mich beim Fussvolk im Harst der Reitertruppe des Kantonsrates.

Ich danke Ihnen für die Annahme der beiden Vorlagen.

Eintreten

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

Detailberatung zur Vorlage 3816 a, Traktandum 9

Titel und Ingress

Keine Bemerkungen; genehmigt.

I. bis III.

Keine Bemerkungen; genehmigt.

Schlussabstimmung zu Traktandum 9

Der Kantonsrat beschliesst mit 144 : 0 Stimmen, der Vorlage 3816 a gemäss Antrag von Regierungsrat und vorberatender Kommission zuzustimmen:

Beschluss des Kantonsrates über die Teilrevision des kantonalen Richtplans (Verkehrsplan)

(vom)

Der Kantonsrat,

nach Einsichtnahme ~~in die Anträge des Regierungsrates, der Kommission für Energie, Umwelt und Verkehr und der Kommission für Planung und Bau,~~ in die Anträge des Regierungsrates vom 1. November 2000 und der Kommission für Energie, Umwelt und Verkehr vom 8. Mai 2001

beschliesst:

- I. Der kantonale Richtplan vom 31. Januar 1995 (revidiert am 22. September 1997 und am 2. April 2001) wird wie folgt geändert:

Karte Verkehr: Festlegung eines geplanten doppelspurigen Eisenbahntunnels vom neuen Hauptbahnhof bis in den Einschnitt vor dem nördlichen Portal des Wipkinger Tunnels.

Text: Pt. 4.3.5 b Öffentlicher Personenverkehr, Schwerpunkte der langfristigen Angebotsplanung, S. 94:

Durch die Verwirklichung der Projekte Bahn 2000 I. Etappe, Alp-Transit sowie die Optimierung der Verkehrsdrehscheibe Hauptbahnhof Zürich werden die heute bereits bestehenden sowie die sich infolge der kurzfristigen Nachfrageentwicklungen abzeichnenden Kapazitätsengpässe nach Möglichkeit behoben. Für die mittel- und langfristig erkennbaren Nachfrageentwicklungen im regionalen, nationalen und internationalen Verkehr sind jedoch weitere, zukunftstaugliche Investitionen vor allem im Knoten Zürich sowie dem Kernbereich im Dreieck Altstetten–Hauptbahnhof–Oerlikon zu tätigen. Eine finanzielle Beteiligung

8772

des Kantons an diesen Investitionsvorhaben hat sich nach dem Nutzen für die S-Bahn zu richten.

—Unter dem bestehenden Hauptbahnhof Zürich ist im Bereich unter den Hallengleisen 3 bis 9 ein zweiter unterirdischer Durchgangsbahnhof sowie ein doppelspuriger Eisenbahntunnel von diesem neuen unterirdischen Durchgangsbahnhof bis in den Einschnitt vor dem nördlichen Portal des Wipkinger Tunnels vorgesehen.

—Bei Realisierung dieses Vorhabens ~~besteht für den Ausbau der Wipkinger Linie kein Bedarf mehr.~~ Es ist vorgesehen, die geplante zweite Doppelspur über Wipkingen im Zuge der Realisierung des neuen Tunnels aus dem Richtplan zu streichen.

II. Veröffentlichung im Amtsblatt.

III. Mitteilung an den Regierungsrat zum Vollzug.

Detailberatung der Vorlage 3817 a, Traktandum 10

Ratspräsident Martin Bornhauser: Ich schlage Ihnen folgende Bearbeitungsreihenfolge vor: zuerst Titel und Ingress, dann A. I., Annahme oder Ablehnung der Volksinitiative, dann beraten wir abschnittsweise den Gegenvorschlag des Kantonsrates, also Titel D., dann zurück nach A. II., Aufstellung des allenfalls bereinigten Gegenvorschlags des Kantonsrates, dann A. III., Unterstellung unter die Volksabstimmung, und zuletzt IV. Sie sind mit diesem Vorgehen einverstanden.

Titel und Ingress

Keine Bemerkungen; genehmigt.

I.

Keine Bemerkungen; genehmigt.

D. Gegenvorschlag des Kantonsrates

Titel und Ingress

Keine Bemerkungen; genehmigt.

I. bis III.

Keine Bemerkungen; genehmigt.

Ratspräsident Martin Bornhauser: Damit ist der Gegenvorschlag bereinigt:

Beschluss des Kantonsrates über die Bewilligung eines Kredites für einen Staatsbeitrag an den Ausbau der SBB-Anlagen Wiedikon/Altstetten–Zürich-HB–Oerlikon

(vom)

- I. Für die Ausrichtung eines Staatsbeitrages von 40 % an die Gesamtkosten von 1450 Mio. Franken an die Schweizerischen Bundesbahnen für den Bau einer neuen Durchmesser Verbindung Wiedikon–Hauptbahnhof–Oerlikon mit Westanschluss nach Altstetten und viergleisigem unterirdischem Bahnhof mit rund 400 m langen Perrons in Zürich wird zu Lasten des Verkehrsfonds ein Kredit von 580 Mio. Franken bewilligt.
- II. Der Kredit erhöht oder ermässigt sich um 40 % der Kosten, die durch eine allfällige Bauverteuerung oder -verbilligung zwischen der Kostenberechnung (Preisstand August 2000) und der Bauausführung entstehen.
- III. Dieser Beschluss wird der Volksabstimmung unterstellt.

A. Beschluss des Kantonsrates über die Volksinitiative

II. bis IV.

Keine Bemerkungen; genehmigt.

Schlussabstimmung zu Traktandum 10

Der Kantonsrat beschliesst mit 142 : 0 Stimmen, der Vorlage 3817 a gemäss Antrag von Regierungsrat und vorberatender Kommission zuzustimmen:

Beschluss des Kantonsrates über die Volksinitiative «Pro Durchgangsbahnhof» – kein Flügelbahnhof – In den Tunnel statt 4-gleisig durch Wohnquartiere (Für einen Durchgangsbahnhof in Zürich HB mit einem Tunnel nach Oerlikon) und einen Gegenvorschlag dazu

(vom)

Der Kantonsrat,

nach Einsichtnahme in die Anträge des Regierungsrates vom 8. November 2000 und der Kommission für Energie, Umwelt und Verkehr vom 8. Mai 2001

beschliesst:

- I. Die Volksinitiative «Pro Durchgangsbahnhof» – kein Flügelbahnhof – In den Tunnel statt 4-gleisig durch Wohnquartiere (Für einen Durchgangsbahnhof in Zürich HB mit einem Tunnel nach Oerlikon) wird den Stimmberechtigten zur Ablehnung empfohlen.
- II. Der nachfolgende Beschluss des Kantonsrates über die Bewilligung eines Kredites für einen Staatsbeitrag an den Ausbau der SBB-Anlagen Wiedikon/Altstetten–Zürich-HB–Oerlikon wird als Gegenvorschlag den Stimmberechtigten zur Annahme empfohlen.
- III. Initiative und Gegenvorschlag unterstehen der Volksabstimmung.
- IV. Mitteilung an den Regierungsrat.

Abschreibung von Vorstössen

Postulate KR-Nr. 51/1998, 54/1998, 181/1998 und 216/1998

Ratspräsident Martin Bornhauser: Regierungsrat und Kommission beantragen, die vier Postulate als erledigt abzuschreiben.

Ein anderer Antrag wird nicht gestellt.

Abstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 142 : 0 Stimmen, die Postulate KR-Nr. 51/1998, 54/1998, 181/1998 und 216/1998 abzuschreiben.

Die Geschäfte 9 und 10 sind erledigt.

11. Verlängerung der Piste 16 Flughafen Kloten nach Norden

Interpellation Bruno Grossmann (SVP, Wallisellen), Hansueli Sallenbach (FDP, Wallisellen) und Mitunterzeichnende vom 21. August 2000

KR-Nr. 260/2000, RRB-Nr. 1551/27. September 2000

Die Interpellation hat folgenden Wortlaut:

Infolge der starken Zunahme der Abflüge Richtung Süden mit fast allen lärmintensiven Langstreckenflugzeugen haben die Gemeinden im Süden und Südosten eine Verlängerung der Piste 16 nach Norden verlangt. Mit der Verlegung des Startpunktes um 1000 m Richtung Norden könnte die stärkste Lärmbelastung ins Flughafengebiet zurückgenommen werden. Die schweren Langstreckenflugzeuge würden die Wohngebiete im Süden deutlich höher überfliegen. Damit ergäbe sich eine spürbare Lärmentlastung und eine verbesserte Wohnqualität für die Anwohner. Die starke Zunahme der Flugbewegungen in den vergangenen Jahren belastet die Flughafenanwohner zusätzlich. Die weiter steigenden Bewegungen, wie sie die Luftverkehrsprognosen erwarten, führen zu noch höheren Belastungen.

Um dem Grundsatz in § 1 des Flughafengesetzes, die Bevölkerung vor schädlichen oder lästigen Auswirkungen des Flughafenbetriebes zu schützen, wenigstens teilweise gerecht zu werden, muss die Verlängerung der Piste 16 nach Norden raschmöglichst realisiert werden.

In § 24 des Flughafengesetzes ist festgehalten, dass der Regierungsrat dem Kantonsrat eine Vorlage über die Verlängerung der Piste 16 unterbreitet. Gemäss Aussage von alt Regierungsrat Ernst Homberger anlässlich der Behandlung des Flughafengesetzes sollte die Vorlage noch vor 2001 dem Kantonsrat beantragt werden. Regierungsrat Ruedi Jeker hat an seiner Standortbestimmung vom 30. Juni 1999 eine noch frühere Behandlung prognostiziert.

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

1. Wie weit sind die Projektierungsarbeiten und die Kostenermittlungen für die Pistenverlängerung fortgeschritten?
2. Welche Auswirkungen hat die Pistenverlängerung, unter Einbezug des Right-turn in die Berechnungsgrundlagen, auf die Fluglärmbelastung und den Lärmbelastungskataster?

3. Der Regierungsrat hat dem Bundesrat beantragt, die Betriebskonzession per 1. Juni 2001 an die neue Gesellschaft (Unique Zurich Airport AG) zu übertragen. Wird der Regierungsrat den Antrag für die Pistenverlängerung dem Kantonsrat vor Ablauf der geltenden Konzession unterbreiten, und zu welchem Zeitpunkt?
4. Welchen Zeitplan sieht der Regierungsrat für die Verfahren, Projektierung und Ausführung der Pistenverlängerung vor?

Begründung:

Die vom Fluglärm besonders stark belastete Bevölkerung im Süden des Flughafens erwartet eine speditive Umsetzung der versprochenen und im Flughafengesetz vorgesehenen Pistenverlängerung.

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

Im Hinblick auf die vorgesehene Verlängerung der Piste 16 nach Norden hat die Flughafen Zürich AG (Unique Zurich Airport) eine Machbarkeitsstudie in Form eines Vorprojektes erstellen lassen. Die Studie zeigt, dass das Vorhaben bautechnisch machbar und mit Kosten von rund 170 Mio. Franken verbunden ist. Der Detaillierungsgrad des Vorprojektes ist aus baulicher Sicht ausreichend für die Einleitung des politischen Prozesses, d. h. für die Einreichung eines entsprechenden Berichtes und Antrages des Regierungsrates an den Kantonsrat.

Neben den rein bautechnischen Belangen sind jedoch vor allem die mit der Pistenverlängerung verbundenen operationellen Festlegungen von Interesse, d. h. die An- und Abflugwege und -verfahren, die der verlängerten Piste dereinst zu Grunde zu legen sind. Ursprünglich sollte das Pistenverlängerungsprojekt einzig und allein der Senkung der Fluglärmbelastung im Süden dienen. Die in diese Richtung startenden Flugzeuge würden die hier gelegenen, dicht besiedelten Städte und Gemeinden höher als heute überfliegen und damit zu einer Verminderung des Fluglärms beitragen. Das Projekt stellt für die vom Regierungsrat anvisierte ausgewogenere Verteilung des Fluglärms einen grösseren Handlungsspielraum zur Verfügung. Auch der Ausgang der laufenden Staatsvertragsverhandlungen zwischen der Schweiz und der Bundesrepublik Deutschland betreffend Nutzung des süddeutschen Luftraumes wird Einfluss auf die Frage haben, wie die verlängerte Piste 16 genutzt werden kann. Im heutigen Zeitpunkt kann noch nicht gesagt werden, wie die Nutzung der verlängerten Piste und damit die Bilanz der lärm-mässigen Auswirkungen aussehen wird. Das Projekt wird gegenwärtig im Rahmen des Runden Tisches (konsultati-

ve Konferenz gemäss § 4 des Flughafengesetzes) beraten. Bericht und Antrag des Regierungsrates zu der in Aussicht genommenen Verlängerung der Piste 16 werden dem Kantonsrat noch vor der Übertragung der Betriebskonzession auf die Flughafen Zürich AG, die auf den 1. Juni 2001 erfolgen wird, vorgelegt.

Was die nachgelagerten Verfahrensschritte anbetrifft, so dürfte – eine positive Beschlussfassung durch den Verwaltungsrat der Flughafen Zürich AG, den Kantonsrat und ein positiver Ausgang der dem fakultativen Finanzreferendum unterstehenden Vorlage vorausgesetzt – das Konzessionsverfahren beim Bund erfahrungsgemäss etwa ein Jahr dauern. Der weitere Zeitbedarf hängt von möglichen Rechtsmittelverfahren vor der Rekurskommission des Eidgenössischen Departementes für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (REKO UVEK) bzw. vor dem Bundesgericht ab und davon, ob allfälligen Beschwerden die aufschiebende Wirkung entzogen (vor REKO UVEK) bzw. erteilt wird (vor Bundesgericht). Die Projektierung der Pistenverlängerung wird ebenfalls etwa ein Jahr dauern, während die Bauarbeiten rund drei Jahre in Anspruch nehmen dürften. Dieser lange Zeitbedarf ist darauf zurückzuführen, dass die Bauarbeiten grösstenteils zur Nachtzeit ausgeführt werden müssen; könnte nur tagsüber gearbeitet werden, müsste die Piste 16 für die Dauer von mindestens einem Jahr gesperrt werden.

Bruno Grossmann (SVP, Wallisellen): Am 28. März 2001 hat uns der Regierungsrat schriftlich mitgeteilt, dass er einer Neuauflage des Projekts frühestens nach Vorliegen aller Rahmenbedingungen zustimmen wird. Dieser Entscheid muss akzeptiert werden, denn es macht keinen Sinn, ohne Vorliegen sämtlicher Entscheidungsgrundlagen das Projekt der Pistenverlängerung weiterzuverfolgen, zumal der Runde Tisch als Konsultativorgan des Regierungsrates eine Pistenverlängerung unter den damaligen Voraussetzungen klar abgelehnt hat. Die Befürchtungen, dass eine Pistenverlängerung zu weiteren Kapazitätssteigerungen des Flughafens führen könnte, hat den ablehnenden Entscheid wesentlich beeinflusst. Dieser Entscheid zeigt auch klar auf, dass das Projekt der Pistenverlängerung nur zum Zweck einer ausgewogenen Verteilung der Fluglärmbelastung eine Chance haben wird. Der Ausgang der Staatsvertragsverhandlungen mit Deutschland ist mittlerweile bekannt. Wesentliche Teile der Anflüge über deutsches Gebiet

werden künftig über den schweizerischen Luftraum abgewickelt werden müssen. Unter diesen Voraussetzungen werden nun sicher verschiedene Modellvarianten der An- und Abflugverfahren auch im Hinblick auf das künftige Betriebsreglement bereits geprüft.

Die Bevölkerung um den Flughafen erwartet und hat Anrecht, transparent und offen über die möglichen Varianten von An- und Abflugverfahren und deren Auswirkungen informiert zu werden. Den Grundsatz des Regierungsrates, keine Lärmkorridore zu schaffen, sondern mit flexiblen An- und Abflugverfahren eine ausgewogene Verteilung zu erreichen und damit die am stärksten belasteten Gemeinden etwas zu entlasten, kann ich sehr unterstützen.

Bei der Ausarbeitung des neuen Betriebsreglements muss dem Pistenbenützungskonzept im Sinne einer ausgewogenen Verteilung der An- und Abflüge höchste Priorität eingeräumt werden. In Bezug auf eine Pistenverlängerung ist es unabdingbar, die Auswirkungen raschmöglichst auf den Tisch zu legen und dabei mögliche Varianten aufzuzeigen. Es war nie Absicht der Südgemeinden, die Verlängerung der Piste 16 zu fordern, um dem Flughafen Kapazitätssteigerungen zu ermöglichen und den Norden zusätzlich zu belasten. Genau diese Befürchtungen führen nach anfänglich positiver Einstellung zu strikter Ablehnung durch die Nordgemeinden. Die Pistenverlängerung hat ausschliesslich der Senkung der Lärmbelastung möglichst vieler Flughafenwohnern zu dienen und den Handlungsspielraum für eine ausgewogenere Verteilung des Fluglärms zu vergrössern. Falls das Gegenteil der Fall sein sollte, wird der Widerstand in allen Gemeinden um den Flughafen noch grösser werden. Gemeinden am Zürichsee, Pfannenstiel und im oberen Glatttal sind nach zweimonatiger, kaum wahrnehmbarer Beschallung im Sommer 2000 sehr sensibel geworden. Unter diesen Umständen müssen alle Möglichkeiten, die dem Schutz der Bevölkerung dienen, geprüft und transparent gemacht werden. Die Pistenverlängerung wird die Flexibilität des Pistensystems erhöhen und sich positiv auf eine gerechte Verteilung der Lärmbelastung auswirken. Der Flughafen wird seinen Betrieb nicht einstellen. Darum muss jede Massnahme, die entlastend wirkt, geprüft und realisiert werden. Der Flughafen darf nicht in ein Korsett gezwängt werden, das ihm jegliche Entwicklung verunmöglicht. Er hat einen Leistungsauftrag zu erfüllen, ist ein wichtiger Standortfaktor und beeinflusst die wirtschaftliche Entwicklung des Kantons Zürich sowie der ganzen Schweiz wesentlich. Eine allfällige Neuauflage des Projekts

muss dannzumal wieder dem Kantonsrat vorgelegt werden. Die Parlamentarische Initiative von Lukas Briner verlangt daher eine Änderung des Flughafengesetzes, welche diese Möglichkeit bietet.

Mit den Antworten des Regierungsrates auf meine Fragen bin ich zum heutigen Zeitpunkt trotz veränderter Ausgangslage zufrieden. Bei einer Neuauflage des Projekts hoffe ich auf eine sachliche Beurteilung aller zuständigen Gremien und weniger auf Sankt-Florians-Politik. Nach wie vor bin ich von einer Pistenverlängerung überzeugt. Sie hat eine gute Chance, wenn glaubhaft namhafte Kapazitätssteigerungen ausgeschlossen werden können.

Hartmuth Attenhofer (SP, Zürich): Mit den Begriffen «ausgewogene Verteilung» oder «demokratische Verteilung des Fluglärms» wird suggeriert, dass man damit eine Wohltat für den ganzen Kanton ausschütten will. Die Adjektive «ausgewogen» und «demokratisch» machen nichts anderes, als zu verdecken, was eigentlich dahinter steckt. Es steckt nämlich eine Verteilung des Fluglärms dahinter, das heisst möglichst viele Menschen sollen vom Fluglärm belästigt werden. Das ist das Konzept der Verteilung, das wir mit dem Verdikt aus Berlin diktiert erhalten haben.

Der Regierungsrat hat gesagt, eine Verlängerung dieser Piste komme für ihn jetzt nicht in Frage. Bruno Grossmann hat auf den Entscheid des Regierungsrates vom 28. März 2001 hingewiesen. Was hat der Regierungsrat am 28. März 2001 gemacht? Er hat seine Vertretung im Verwaltungsrat angewiesen, sie solle keine Pistenverlängerung verlangen, wie dies eigentlich in Paragraf 24 des Flughafengesetzes bis Ende Mai dieses Jahres noch offen war. Der Regierungsrat hat also seinen drei Mitgliedern im Verwaltungsrat eine Weisung erteilt. Was lesen wir aber im Flughafengesetz? Wir lesen in Paragraf 19 Flughafengesetz: «Für Beschlüsse des Verwaltungsrates, welche Änderungen der Lage und Länge der Pisten betreffen, erteilt der Regierungsrat der Staatsvertretung im Verwaltungsrat Weisungen.» Der zweite Abschnitt lautet: «Weisungen genehmigt der Kantonsrat.» Diese Weisung, die der Regierungsrat seiner Vertretung im Verwaltungsrat erteilt hat, ist nicht dem Kantonsrat vorgelegt worden, hätte aber vorgelegt werden müssen. Ich bitte den Regierungsrat, uns darüber Auskunft zu geben. Wenn es hier nicht mündlich geschehen kann, werde ich dies mit einer schriftlichen Anfrage nachfordern.

Barbara Hunziker Wanner (Grüne, Rümliang): Ich danke dem Regierungsrat für seine Antwort auf diese Interpellation. Sie bestätigt das, was ich schon lange befürchte. Sie bestätigt, dass die Verlängerung der Blindlandepiste nach Norden vor allem ein Ziel verfolgt, nämlich jenes, die Kapazität des Flughafens zu steigern, was ganz und gar nichts mit Lärmbekämpfung zu tun hat, auch wenn das Politiker aus dem Süden des Flughafens nicht gerne hören, denn sie versprechen sich dadurch eine Abnahme des Lärms in ihren Gemeinden. Der Regierungsrat schreibt in seiner Antwort: «Das Projekt stellt für die vom Regierungsrat anvisierte ausgewogene Verteilung des Fluglärms einen grösseren Handlungsspielraum zur Verfügung.» Ich kann Ihnen erklären, worin der grössere Handlungsspielraum besteht. Die Pistenverlängerung ermöglicht teilweise einen kreuzungsfreien Flugbetrieb, das heisst dadurch wird eine Kapazitätssteigerung ermöglicht. Dies führt zwangsläufig zu höheren Lärmbelastungen auch im Süden. Ursprünglich ist man davon ausgegangen, dass die Pistenverlängerung kurzfristig eine Entlastung von zwei Dezibel im Süden bringen, im Norden aber zwei Dezibel mehr Belastung verursachen würde. Rein schon diese Tatsache spricht gegen eine Pistenverlängerung, denn die Mehrbelastungen im Norden finden in der Nacht statt und sind somit höher zu gewichten als gleich grosse Entlastungen während des Tages im Süden.

Sicher ist also nur, dass mit der Verlängerung der Blindlandepiste nach Norden die Kapazität des Flughafens gesteigert werden kann. Von Lärmbekämpfung kann absolut nicht mehr die Rede sein. Es wäre an der Zeit, dass dies auch die Politiker im Süden einsehen würden. Es ist löblich, dass der Regierungsrat das Projekt nun ebenfalls zurückstellt, bis alle Rahmenbedingungen für eine Gesamtsicht bekannt sind. Einer vorläufigen Zurückstellung der Pistenverlängerung entspricht auch die einhellige Empfehlung des Runden Tisches und seiner Arbeitsausschüsse. Es zeugt aber von Hilflosigkeit, wenn nun der Regierungsrat hingehet und im vorauseilenden Gehorsam dem Kantonsrat die Änderung des Flughafengesetzes beantragt, wie es die im Rat noch nicht behandelte Parlamentarische Initiative Lukas Briner verlangt. Es ist schon so, dass es die Stimmbürgerinnen stören könnte, dass nun das Volk nicht mehr über eine Pistenverlängerung befinden kann, da über eine allfällige Verlängerung nicht mehr vor der Übertragung der Betriebskonzession entschieden werden konnte.

Wir Grüne haben aber schon bei der Beratung des Flughafengesetzes davor gewarnt, dass ein wesentlicher Schwachpunkt der Privatisierung des Flughafens darin besteht, dass die Stimmbürgerinnen nicht mehr über Änderungen von Länge und Lage der Pisten mitbestimmen können. Man streute schon damals den Stimmbürgerinnen Sand in die Augen mit dem Versprechen, dass allfällige Pistenverlängerungen vor der Übertragung der Betriebskonzession dem fakultativen Referendum unterstellt werden müssen. Was heute aber mit der Änderung des Flughafengesetzes erreicht werden soll, stellt nun alles Bisherige in den Schatten. Nun sollen Weisungen betreffend Zustimmung zu Gesuchen über Änderung der Lage und Länge der Piste vom Kantonsrat in Form eines referendumsfähigen Beschlusses genehmigt werden. Das heisst nichts anderes, als dass die Stimmbürgerinnen darüber abstimmen sollen, wie die Regierungsratsvertreterinnen im Verwaltungsrat stimmen sollten. Wir haben schon in der Debatte des Flughafengesetzes darauf hingewiesen, dass Weisungen zu Handen Verwaltungsräten aktienrechtlich höchst fragwürdig sind. Werden solche Weisungen nun noch dem fakultativen Referendum unterstellt, machen wir uns als Parlament definitiv lächerlich.

Werner Bosshard (SVP, Rümlang): Es ist bezeichnend, dass diese Interpellation von Kolleginnen und Kollegen, die im Süden des Flughafens wohnen, eingereicht worden ist. Damit sind wir auch schon beim wichtigsten Schutzpatron der Flughafenpolitik. Bruno Grossmann hat ihn bereits genannt, nämlich Sankt Florian. Es gibt aber auch besiedelte Gebiete westlich und nördlich des Flughafens. Auch die dort wohnende Bevölkerung hat Anspruch darauf, möglichst wenig belastet zu werden.

Die Antwort des Regierungsrates hält richtig fest, dass neben den rein bautechnischen Belangen vor allem die mit der Pistenverlängerung verbundenen An- und Abflugwege interessieren. Genau hier liegt der Hase im Pfeffer. Zuerst müssen die Karten, und zwar alle Karten, auf den Tisch gelegt werden. Es muss vollständige Klarheit über die An- und Abflugwege herrschen, wobei ich eine ausgewogene räumliche Verteilung der Flugbewegungen und den Verzicht auf Umwegflüge fordere. Ich begründe diese Forderung mit den Grundsätzen des Regierungsrates zur Flughafenpolitik vom 23. August 2000: «Abzulehnen ist die politische Forderung, den Fluglärm auf wenige Gebiete zu konzentrieren. Jeder Bevölkerungsteil, auch wenn es sich um eine

Minderheit handelt, hat Anspruch darauf, wenn immer möglich von den stärksten Belastungen, die in Zukunft noch zunehmen, entlastet zu werden. Dazu ist die Solidarität der übrigen Bevölkerung notwendig.»

Es ist meiner Meinung nach völlig falsch, jetzt Projektierungs- und später womöglich Baukosten in dieses Vorhaben zu investieren, bevor ein neues Betriebsreglement vorliegt. Sie bauen ja auch kein Haus, bevor Sie Klarheit darüber haben, welchen Zwecken dieses Haus dienen soll und wie Sie es nutzen wollen. Das Projekt soll der Senkung der Fluglärmbelastung im Süden dienen. Diesem hehren Ziel könnte man eigentlich zustimmen. Weil aber die Gesamtbelastung nicht abnimmt, werden einfach andere Gegenden stärker belastet. Im Süden, wo nach Entlastung gerufen wird, hat sich 50 Jahre lang in direkter Verlängerung der grössten Flugpiste der Schweiz eine dichte Besiedlung entwickelt, ein raumplanerischer Sündenfall erster Ordnung. Im Westen sind abseits direkt überflogener Gebiete in den Neunzigerjahren Flächen eingezont und überbaut worden. Rümlang hat mit dieser 1994 vorgenommenen Einzonung eine weitere Aussage der Flughafenpolitik des Regierungsrates vorweggenommen: «Auf den stark lärmbelasteten Gemeinden muss ein gewisses Entwicklungspotenzial verbleiben.» Die beabsichtigte Verlängerung der Piste, kombiniert mit einem Right-turn beim Abflug, würde nun genau diese jetzt bewohnten Flächen mit einem Lärmteppich überziehen. Damit würden wir mit einer Lärmverlagerung raumplanerisch richtiges Handeln bestrafen und raumplanerisch falsches Handeln belohnen. So geht es nun wirklich nicht.

Weiter entnehme ich der Antwort, Bericht und Antrag des Regierungsrates würden dem Kantonsrat noch vor der Übertragung der Betriebskonzession, das heisst vor dem 1. Juni 2001, vorgelegt. Dieses Datum ist mittlerweile vorbei. Allerdings hat der Verwaltungsrat des Flughafens mit Einverständnis der Regierungsvertretung im März 2001 beschlossen, vorläufig auf einen Antrag zur Pistenverlängerung zu verzichten. Ich gratuliere den dafür zuständigen Damen und Herren zu diesem weisen Entscheid.

Ruedi Lais (SP, Wallisellen): Die SP-Fraktion ist einverstanden mit der Antwort des Regierungsrates, was die Pistenverlängerung betrifft. Sie dankt für diesen vernünftigen Entscheid, die Pistenverlängerung vorderhand nicht in den Kantonsrat zu bringen. Sie erhofft sich von

den Verhandlungen über das neue Betriebsreglement eine Klärung der Situation, sodass man später über diese Fragen aufgrund von neuen Fakten diskutieren kann.

Die SP-Fraktion ist mit ihrer Partei ganz klar dafür, die Grundsätze des Regierungsrates, wie sie Regierungsrat Ruedi Jeker jetzt wieder an der Pressekonferenz vorgestellt hat, durchzusetzen; die Grundsätze, die unter anderem eine Verteilung der Lärmbelastung auf alle Sektoren enthalten.

Es gibt auch andere Stimmen aus den Südgemeinden, Werner Bossard. Es sind nicht alle Behördenvertreter und nicht alle politischen Kräfte dem Sankt Florian zugeneigt. Wenn die verunglückte Politik des Regierungsrates in den vergangenen Jahren – viele Gemeindevertreter haben da leider auch mitgemacht – etwas Gutes bewirkt hat, dann ist das Folgendes: Die Bevölkerung aller Sektoren rund um den Flughafen ist heute viel solidarischer, als sie dies vor drei oder vier Jahren war. Die ersten Reaktionen der Bevölkerung aus den während zwei Monaten beschallten Gebieten – das war nicht nur kaum hörbar in den neu beschallten Gebieten, das waren zum Teil massive Belastungen im Raum Greifensee – waren, dass sie sagte, bei uns nicht, überall sonst schon. Nach einem Jahr stelle ich heute fest, dass eine Solidarität eingesetzt hat und man in den nächsten Verteilungsrunden auf viel mehr Verständnis wird bauen können. Die Pistenverlängerung gibt, das ist ganz klar von allen Seiten unterstrichen worden, dem Flughafen eine vermehrte Flexibilität. Flexibilität bedeutet doch bei den Einschränkungen, die wir von Deutschland her und aus Sicherheitsgründen haben, ganz klar eine mögliche Kapazitätssteigerung. Davor haben auch die Leute in den Südgemeinden, die vielleicht von zwei Dezibel – das ist nicht wenig, zwei Dezibel sind mehr als die Hälfte weniger Energieeinwirkung – profitieren können. Vor dieser Flexibilität und Kapazitätssteigerung haben wir Angst.

In diesem Sinn führe ich die Flughafendebatte hier nicht weiter, als die Interpellation es erlaubt. Ich verweise darauf, dass der Druck auf eine Plafonierung, und zwar auf eine zahlenmässige Plafonierung, praktisch von Tag zu Tag steigt. Immer mehr auch bürgerliche Kreise verlangen eine Plafonierung der Anzahl Bewegungen. Wenn eine solche kommen sollte, dann ist der Zeitpunkt gekommen, vielleicht auch die Piste 16 unter Einrechnung ihrer Kosten und ihres Nutzens neu zu diskutieren.

Peter Reinhard (EVP, Kloten): In dieser Frage sind die Fronten in diesem Rat immer wieder verhärtet. Die Tendenz ist, dass wir uns immer an den Kopf werfen, was uns eigentlich als Positionierung unserer eigenen Situation gerade recht kommt.

In der Interpellation geht die Regierung davon aus, dass eine Pistenverlängerung zurzeit nicht thematisiert ist, weil sie gar nicht zur Diskussion steht. Also nehme ich diese Interpellation zum Anlass, um eine Auslegeordnung zu machen. Ich gehe davon aus, dass eine Verlängerung der Piste grundsätzlich erwünscht wäre, wenn sie nicht der Kapazitätserweiterung dienen würde, sondern wenn die Lande- und die Abdrehpunkte dieselben wären, wie sie es heute sind. Wenn das so wäre, wäre es klar, dass die Flieger, wenn sie hinten starten, höher über die Gebiete fliegen, die sie heute beschallen. Wenn das aber nicht garantiert ist, wenn es so ist, dass sie frei abdrehen und abfliegen können und nicht die heutigen Punkte einhalten müssen, dann dient diese Pistenverlängerung eigentlich einer Kapazitätserweiterung. Dann ist die EVP-Fraktion klar der Meinung, dass wir keine weitere Diskussion über eine Pistenverlängerung führen müssen. Wir empfehlen Ihnen aber, vor allem auch der Regierung, wenn sie denn hinter die Pistenverlängerung geht, sich zu überlegen, ob die Abdrehpunkte mit einer längeren Anflugmöglichkeit und damit einer höheren Höhe als heute tatsächlich irgendwo verankert werden können, damit das für die Anwohnergemeinden klar nachvollziehbar ist, dass diese Massnahme zum Schutz der Bevölkerung dient. Wenn das so ist, denke ich mir, dass wir weder Süd- noch Nordgemeinden gegeneinander auspielen müssen, sondern dass wir gegenseitig Interesse daran hätten, dass dies realisiert wird. Wenn nicht, dann fehlt das Vertrauen für eine solche Verlängerung. Dann dürfte auch von einer klaren Opposition ausgegangen werden.

Ich bin auch froh, wenn die Regierung davon ausgeht, dass eine Pistenverlängerung oder ein Konzept der Volksabstimmung untersteht.

Hartmuth Attenhofer, es ist immer eine Frage des Standpunkts, was ausgewogen und demokratisch ist. Wenn Sie in Zürich wohnen, ist es logisch, dass Sie finden, man solle konzentrieren. Wir in den Südgemeinden finden, dass Ihre ausgewogene, demokratische Opposition dagegen zu unseren Lasten leider über unsere Häupter fliegt. Wir finden dann, eigentlich dürften auch Sie etwas mittragen. Daher ist es eine Frage des Standortes, was ausgewogenes und demokratisches Blabla ist. Wir sind der Meinung, dass das Blabla effektiver ist, wenn es verteilt ist und wenn wir auch etwas entlastet sind. Davon lassen wir

uns nicht mehr so rasch abbringen. Auch die Stadt Zürich war für eine Privatisierung und hat damit einer Flexibilisierung ganz klar das Wort gesprochen. Sie dürfte auch die Konsequenzen mindestens zu einem Teil mittragen müssen.

Ursula Moor-Schwarz (SVP, Höri): Die Gemeinden im Süden und Südosten des Flughafens haben infolge der starken Zunahme der Abflüge Richtung Süden mit lärmintensiven Langstreckenflugzeugen eine Verlängerung der Piste 16 nach Norden verlangt. Das Gesuch ist damit begründet worden, dass mit der Verlegung des Startpunkts um 1000 Meter Richtung Norden die stärkste Lärmbelastung ins Flughafengebiet zurückgenommen werden kann. Die schweren Langstreckenflugzeuge können so die Wohngebiete im Süden deutlich höher überfliegen. Dies ergäbe für die Anwohner im Süden eine spürbare Lärmentlastung und eine verbesserte Wohnqualität. Aber eben, nicht nur die Wurst hat zwei Enden, auch die Blindlandepiste 16/34 hat zwei Enden. Des einen Freud, des anderen Leid. So würde nämlich die Pistenverlängerung für den Norden zum Fluch, für den Süden zum vermeintlichen Segen. Warum? Mit einer Pistenverlängerung in Richtung Norden würde gleichzeitig der Bodenlärm der startenden Flugzeuge nach Norden verlegt. Die landenden Flugzeuge fliegen 40 Meter tiefer über den Norden an, da auch der Aufsetzpunkt auf der Landebahn um rund einen Kilometer nach Norden verlegt würde, was eine spürbarere Lärmzunahme verursachen würde. Damit würde auch die Kapazität und die Flexibilität des Flughafens gesteigert. Dass bei diesen Vorgaben der Widerstand gegen eine Verlängerung der Piste 16 vor allem in den Nordgemeinden sehr gross ist, erstaunt nicht. Dass sich aber sogar der Stadtrat von Kloten und ebenso der Runde Tisch, das konsultative Organ des Regierungsrates in Flughafenfragen, mit 43 : 9 Stimmen bei 6 Enthaltungen in aller Deutlichkeit gegen eine Pistenverlängerung ausgesprochen haben, waren doch klare Signale. Eine Pistenverlängerung stellt offensichtlich kein öffentliches Interesse dar.

Unterdessen hat der Verwaltungsrat der Flughafen Zürich AG am 23. März 2001 beschlossen, eine Pistenverlängerung so lange zurückzustellen, bis einerseits klar ist, ob die zukünftigen Flugbetriebskonzepte eine solche Infrastrukturerweiterung erfordern und andererseits bekannt ist, in welchem Mass der süddeutsche Luftraum benützt werden

kann. Diese Eckwerte sind heute bekannt: 80'000 statt 150'000 Anflüge pro Jahr, eine Nachtruhe von 21 bis 7 Uhr, am Wochenende überhaupt keine Überflüge: wahrlich eine krasse Einschränkung, die keinen grossen Spielraum zulässt.

Ich bin froh, dass uns der Regierungsrat am 4. April 2001 mit der Vorlage 3847 eine Änderung des Flughafengesetzes beantragt. Inskünftig soll nicht nur eine allenfalls später beabsichtigte Verlängerung der Piste 16, sondern sollen vielmehr alle inskünftig beabsichtigten Änderungen der Lage und Länge der Pisten dem fakultativen Referendum unterstehen – ein wahrlich weiser Entscheid. Inzwischen hat der Bund der Flughafen Zürich AG auf den 1. Juni 2001 die Betriebskonzession für weitere 50 Jahre erteilt, trotz geäusserten Vorbehalten von allen Seiten. Die Ausgestaltung des Betriebs und der Infrastruktur seien nicht Gegenstand der Betriebskonzession, sie gehörten ins Betriebsreglement, so wurde seitens der Regierung immer wieder argumentiert. Nun gilt es also, ein waches Auge auf dieses Betriebsreglement zu halten.

Regierungsrat Ruedi Jeker, setzen Sie sich als Verwaltungsratsmitglied in der Flughafen Zürich AG dafür ein, dass mindestens die in den regierungsrätlichen Grundsätzen zur Flughafenpolitik publizierten Ziele, erstens sieben Stunden Nachtruhe von 23 bis 6 Uhr morgens, zweitens eine ausgewogene Verteilung des Lärms, das Lärmmanagement, das Ihrerseits immer wieder ins Feld geführt worden ist, und drittens ein politisch kontrolliertes Wachstum durch einen Marschhalt, Bestandteil des Betriebsreglements werden.

Ordnungsantrag

Thomas Isler (FDP, Rüschtikon): Angesichts der fortgerückten Zeit und der bekannten Argumente beantrage ich Ihnen,

die Rednerliste zu schliessen.

Ratspräsident Martin Bornhauser: Ein anderer Antrag wird nicht gestellt. Die Rednerliste wird geschlossen. Es sind noch drei Redner auf der Liste.

Lukas Briner (FDP, Uster): Ebenfalls der Kürze halber will ich mich hier nicht inhaltlich in den Nord-Südkonflikt einschalten. Ich erinnere eingangs daran, aber nur weil ich dazu verpflichtet bin, dass ich Mitglied des Beirats der Flughafengesellschaft bin.

Ich begegne in zwei Punkten einem potenziell falschen Eindruck, der durch einzelne Voten hier entstanden ist oder hätte entstehen können. Es ist nicht etwa so, dass in dieser Frage der Verlängerung der Piste 16 die Regierung dem Flughafen in den Arm gefallen ist und qua Weisung gesagt hat, sie wolle dies jetzt nicht. Der Verwaltungsrat und die Organe des Flughafens haben festgestellt, dass die jetzige Vorlage keinen Sinn machen würde, weil sie den Leuten angesichts der veränderten Umstände gar nicht erklären könnten, wie in Zukunft geflogen wird. Es hat wirklich keinen Sinn, eine Volksabstimmung zu veranstalten, solange man nicht in der Lage ist, das An- und Abflugregime zu kommunizieren. Es braucht hier also keine Weisung. Man muss sich nicht darüber aufhalten. Ich war nicht dabei, ich bin nicht im Verwaltungsrat, aber die Meinung war einigermaßen einhellig, dass dies jetzt keinen Sinn hat. Damals beim Flughafengesetz gingen wir davon aus, dass mit grosser Wahrscheinlichkeit – das war auch die Auskunft des damaligen Volkswirtschaftsdirektors – diese Abstimmung noch unter dem alten Konzessionsregime durchgeführt werden würde. Das ist nun nicht der Fall. Das hat zu Zweierlei Anlass gegeben. Ich habe diesen mehrfach zitierten Vorstoss eingereicht, künftig solche Beschlüsse des Kantonsrates der Volksabstimmung zu unterstellen. Ich muss diesen Vorstoss nicht jetzt verteidigen, aber wenn Barbara Hunziker ihn als lächerlich bezeichnet, dann erinnere ich daran, dass Ruth Genner, die Ihnen nicht ganz unbekannt ist, damals in der Debatte einen praktisch gleich lautenden Vorschlag gestellt hat. Offenbar haben Sie das auch lächerlich gefunden. Sie hat nämlich in der Ratsdebatte genau diesen Mechanismus beantragt, diese Beschlüsse weiterhin der Volksabstimmung zu unterstellen.

Es ist auch nicht so, dass Weisungen an Verwaltungsräte nicht zulässig sind. Sie sind es in einer normalen Aktiengesellschaft in der Regel nicht, in einer gemischtwirtschaftlichen Gesellschaft – das haben wir damals abgeklärt – sind sie es für den öffentlichen Partner, wenn dafür eine klare und genügende gesetzliche Grundlage besteht. Eine solche Grundlage besteht.

Schliesslich ist es so, dass neben meinem Vorstoss auch die Regierung eine gleich lautende Vorlage, leicht anders formuliert, vorgelegt hat. Entgegen einer irrigen Meinung ist aber kein Unterschied in der Stossrichtung vorhanden. Auch mein Vorstoss betrifft nicht nur die Piste 16, sondern generell – das würde verfassungsrechtlich gar nicht gehen – positive Beschlüsse zur Lage und Länge der Pisten. Der Fall,

den Hartmuth Attenhofer meint, wäre dann bezüglich der Volksabstimmung jedenfalls ausgeschlossen, denn man kann nicht eine Volksabstimmung über einen negativen Antrag durchführen.

So kompliziert sind hier die Dinge. Ich glaube aber doch, sie sind einfach genug, dass sie ein Mitglied des Parlaments verstehen kann.

Willy Haderer (SVP, Unterengstringen): Nicht nur Bundespräsident Moritz Leuenberger war gebannt wie das Kaninchen vor der Schlange, als er seinen Weg nach Berlin angetreten hat, sondern es kam mir vor, auch alle Politiker im Raum Zürich, die sich zum Teil Flughafenpolitiker nennen, haben das Gleiche getan und sich vor dieser Schlange aufgereiht. Nun hat diese Schlange zugepackt. Wir befinden uns im Würgegriff, den Fluglärm neu und konzentrierter in unserem Land zu verteilen. In vorauseilendem Sankt-Florian-Verhalten haben das obere Glatttal und die Pfannenstielregion wacker auf die Pauke gehauen, dass es nicht zulässig ist, sie mit zusätzlichem Fluglärm zu belasten.

Bei all den Diskussionen um diese Anflüge aus Norden ist vergessen worden, dass der Süden und der Westen schon seit jeher die Hauptlast der Abflüge, die wesentlich lärmintensiver sind, zu ertragen haben. Als die Möglichkeit einer zusätzlichen Pistenverlängerung, die die gesamte Lärmentwicklung zentraler ins Flughafengelände verlegen würde, vorgelegt wurde, da konnten wir hoffen, dass wir als stärksten belasteten Regionen etwas entlastet würden.

Es ist falsch und auch schade, dass hier diese Sankt-Florians-Politik zwischen Nord und Süd in dieser Debatte wieder aufgeflammt ist. Es geht nicht an, dass wir darüber diskutieren, wer nun mehr bekommen soll, sondern wir müssen mit dem Flughafen zusammen Lösungen finden, wie wir gesamthaft nicht zusätzlichen Lärm zur Flughafenregion hinaustragen. Deshalb ist es richtig, dass der Flughafen nicht entschieden hat, auf die Pistenverlängerung zu verzichten, sondern dass er mit unseren Regierungsvertretern zusammen entschieden hat, dass man den Entscheid darüber und über die Ausgestaltung, verschieben soll. Ich lege Regierungsrat Ruedi Jeker das Projekt als solches ans Herz – hier vertrete ich klar und deutlich auch die Anliegen der abflugbelasteten Gemeinden –, weiterzuverfolgen und Lösungen zu treffen, auch in betrieblicher Hinsicht, dass nicht das passiert, was Ursula Moor befürchtet, dass einfach Lärm verschoben wird, sondern dass effektiv der Lärm konzentriert ins Flughafengebiet hinein verlagert wird. Das sind unsere Anliegen und nicht eine Sankt-Florians-Politik, wie sie leider von anderer Seite hier vertreten worden ist.

Persönliche Erklärung

Lukas Briner (FDP, Uster): Ich entschuldige mich bei zwei abwesenden und einer anwesenden Dame. Ich habe in meinem Votum zwei Namen verwechselt. Der Antrag wurde seinerzeit nicht von Ruth Genner, die gar nicht mehr im Rat war, gestellt, sondern von Astrid Kugler. Sorry.

Otto Halter (CVP, Wallisellen): Vieles ist schon gesagt worden. Die Antwort des Regierungsrat ist zum Teil bereits überholt. Die CVP hat von der Antwort Kenntnis genommen. Sie hat aber auch Kenntnis genommen vom Antrag des Regierungsrates, dass allfällige Pistenverlegungen und -verlängerungen und so weiter wiederum dem Entscheid des Kantonsrates respektive der Bevölkerung unterstellt werden. Auch für uns in den Südgemeinden – das sage ich nochmals mit aller Deutlichkeit – ist diese Verlängerung niemals ein Grund für Kapazitätserweiterungen gewesen, sondern die Südgemeinden haben ganz klar verlangt, dass die Aufsetz- und die Abflugpunkte wiederum genau gleich gehandelt werden und dadurch nur eine Reduktion des Lärms über den Süden erfolgen würde.

Ich betone, dass es sich bei der Mehrheit des Runden Tisches niemals um eine einhellige Meinung gehandelt hat, sondern auch hier ist nur die Angst vor der Kapazitätserweiterung vorgeschoben worden. Es ist auch neu am Runden Tisch eine Qualitätsumschreibung des Flugverkehrs und eine Qualitätserhöhung thematisiert worden. Es wird interessieren, was wirklich als Qualitätsverbesserung für den Flughafen bezeichnet wird.

Wenn die ganzen Lärm- respektive Schadstoffbelastungen nach dem Bundesgerichtsentscheid erreicht worden sind, dann haben Regierungsrat Ruedi Jeker und der Regierungsrat einen Marschhalt angesagt. Wenn man das Umweltgesetz aber ernst nimmt, habe ich das Gefühl, dass daraus eher ein grösseres Biwak werden wird. Wir sehen dann, wie genau der Regierungsrat diese Anliegen ernst nehmen wird.

Die Pistenverlängerung könnte natürlich auch – darum der Wunsch für eine spätere genaue Betrachtung – die Südgemeinden im entfernteren Raum – also wenn ich so die Gebiete Pfannenstiel und See ansehe, wenn eine allfällige Änderung des Pistensystems gebraucht wird, zum Beispiel der viel diskutierte Südanflug – selbstverständlich sehr stark entlasten, nämlich durch höhere Überflüge.

Wir im Süden sind gespannt auf das nächste Blatt der Geschichte der Piste 16 und hoffen, dass unsere Argumente mindestens gut gehört werden.

Regierungsrat Ruedi Jeker: Ich habe Verständnis dafür, dass die Flughafenfrage, und vor allem auch das Weitergehen unter Einbezug der verhandelten Eckwerte des Staatsvertrags, der notabene noch unser nationales Parlament passieren muss, brennen und man wissen möchte, wohin die Reise geht. Ich bin auch überzeugt, dass das Parlament keine fundierte Debatte führen kann, wenn nicht neue Fakten auf dem Tisch liegen. Es sind keine neuen Fakten auf dem Tisch. Auch für die vertrauensbildenden Massnahmen aus dem Parlament heraus an die Bevölkerung ist es nicht getan, wenn wir uns hüben und drüben in Spekulationen ergehen.

Deshalb beschränke ich mich auf die Beantwortung der möglicherweise offenen Fragen, die zu dieser Interpellationsantwort geführt haben. Ich erinnere daran, dass die Interpellation am 21. August 2000 eingereicht worden ist. Die Regierung hat am 27. September 2000, also vor gut einem halben Jahr, dazu Stellung genommen. In der Zwischenzeit ist die Welt nicht still gestanden.

Zur Pistenverlängerung: Ich erinnere Hartmuth Attenhofer daran, dass wir speziell im Flughafengesetz eine Übergangsregelung festgelegt haben, die aussagt, dass das Parlament über eine Verlängerung der Piste 16 nach Norden zu entscheiden hätte, wenn ein solcher Antrag vorliegen würde. Nun hat am 23. März 2001 der Verwaltungsrat beschlossen, dass er diese Pistenverlängerung zurückstellen will. Die Gründe sind hinlänglich bekannt. Damit ist Paragraph 24 ohne Gegenstand geblieben.

Der Regierungsrat hat wie auch Lukas Briner innerhalb von drei Wochen dem Parlament eine Vorlage vorgelegt, um darüber Klarheit zu erhalten, wie es mit Abstimmungen über Veränderungen am Pisten-system weitergeht. Barbara Hunziker, hier ist keine Sandbüchse vorhanden. Wenn Sie dies nicht als vertrauensbildende Massnahme sehen, dann ist das Ihre Angelegenheit.

Zur Interpretation von Paragraph 19, wie sie Hartmuth Attenhofer gemacht hat: Da steht im zweiten Absatz: «Weisungen zu Beschlüssen, welche Gesuche an den Bund über Änderungen der Lage und Länge der Pisten betreffen, genehmigt der Kantonsrat.» Ich muss hier eine Interpretationsfrage an Sie stellen: Was bedeutet es dann, wenn kein Gesuch vorhanden ist? Es ist gar kein Gesuch vorhanden, also würde

man eigentlich ohne Gegenstand im Parlament debattieren. Das ist eine Auslegung, die wir auch in unserer Vorlage gemeinsam in der Beurteilung von Lukas Briner zweckmässiger formulieren möchten. Ich persönlich bin der Meinung: Die Regierung kennt die Botschaft, der Gegenstand ist nicht vorhanden, also ist es obsolet, über einen Nichtgegenstand miteinander politisch Diskurs zu führen. Ich bin der Meinung, dass in den nächsten Wochen und Monaten die Kommission über diesen neuen Antrag der Regierung befinden wird. Dann besteht Klarheit. Wichtig ist, dass es keine Pistenverlängerung oder neue Pistenanlagen gibt, ohne dass die Möglichkeit des fakultativen Referendums schon bestehen wird.

Soweit meine Ausführungen zur Klarstellung, vor allem auch im zeitlichen Ablauf dieser Interpellation, die uns die Gelegenheit gegeben hat, den Sachverhalt nochmals klarzustellen.

Ratspräsident Martin Bornhauser: Wir haben die Antwort des Regierungsrates zur Kenntnis genommen und diskutiert.

Das Geschäft ist erledigt.

Verschiedenes

Rücktritt aus der Kommission für Bildung und Kultur

Ratssekretär Hans Peter Frei: Rücktritt aus der Kommission für Bildung und Kultur von Thomas Heiniger, Adliswil: «Ich zeige Ihnen hiermit meinen sofortigen Rücktritt aus der Kommission für Bildung und Kultur an. Nachdem mich die FDP-Fraktion in ihre Leitung gewählt hat und damit zusätzliche Führungsaufgaben auf mich zukommen, bin ich nicht mehr in der Lage, gleichzeitig auch die anspruchsvolle Kommissionstätigkeit mit dem erforderlichen zeitlichen Engagement auszuüben. Ich bitte Sie um Verständnis für meinen Entschluss.

Die zweijährige Angehörigkeit in der Kommission behalte ich in bester Erinnerung. Ich bedanke mich beim Präsidenten, den Mitgliedern, dem Sekretariat und den Parlamentsdiensten sowie allen weiteren guten Seelen rundherum für ihren wertvollen Beitrag zu einer edlen Aufgabe.

Ich hoffe, mit dem Austritt weder Bildung noch Kultur verloren zu haben. Ich werde mich weiterhin gerne für ein ausgezeichnetes, zeitgemässes und an den Anforderungen des gesamten Lebens orientiertes Bildungswesen sowie für eine die Vielfalt unserer Anschauungen und Empfindungen respektierende Kultur einsetzen.»

Neu eingereichte parlamentarische Vorstösse

- **Einführung der kantonalen Strassenrechnung (Kostenrechnung)**
Motion *Peter Stirnemann (SP, Zürich)*, *Sabine Ziegler (SP, Zürich)* und *Thomas Hardegger (SP, Rümlang)*
- **Massnahmen zur Senkung der anhaltend hohen Zahl von Sozialhilfebezügler und -bezüglerinnen im Kanton Zürich**
Postulat *Claudia Balocco (SP, Zürich)* und *Emy Lalli (SP, Zürich)*
- **Bericht über die Kosten des gesamten Strassenwesens im Kanton Zürich (National-, Staats- und Gemeindestrassen)**
Postulat *Peter Stirnemann (SP, Zürich)*, *Ueli Keller (SP, Zürich)* und *Ruedi Lais (SP, Wallisellen)*
- **Bezahlbare Deutschkurse für Ausländerinnen und Ausländer, insbesondere für Einbürgerungswillige**
Postulat *Susanne Rihs-Lanz (Grüne, Glattfelden)* und *Silvia Kamm (Grüne, Bonstetten)*
- **Abschaffung der Volkswahl für Gemeindeammänner und Betriebsbeamte**
Parlamentarische Initiative *Werner Scherrer (EVP, Uster)* und *Germain Mittaz (CVP, Dietikon)*
- **Working Poor**
Anfrage *Emy Lalli (SP, Zürich)*
- **Auswirkungen des Landverkehrsabkommens Schweiz–EU auf die Grenzregionen des Kantons Zürich, namentlich das Rafzerfeld, als Einfallstor des ausländischen Schwerverkehrs**
Anfrage *Ernst Knellwolf (SVP, Elgg)*, *Hans Badertscher (SVP, Seuzach)* und *Hans Rutschmann (SVP, Rafz)*
- **Neues System bei der Prämienverbilligung**
Anfrage *Chantal Galladé (SP, Winterthur)* und *Esther Arnet (SP, Dietikon)*
- **EDV-Probleme bei der SVA (Sozialversicherungsanstalt des Kantons Zürich)**
Anfrage *Christoph Schürch (SP, Winterthur)*

8794

Schluss der Sitzung: 12.05 Uhr

Zürich, 11. Juni 2001

Die Protokollführerin:
Barbara Schellenberg

Vom Ausschuss Ratsprotokolle der Geschäftsleitung genehmigt am 9. Juli 2001.