



36. Sitzung, Montag, 2. Februar 2004, 8.15 Uhr

Vorsitz: *Ernst Stocker (SVP, Wädenswil)*

Verhandlungsgegenstände

1. Mitteilungen

– Antworten auf Anfragen

- *Nachlassstundung und Konkurs des Erb-
Imperiums*

KR-Nr. 393/2003 Seite 2751

– Zuweisung von neuen Vorlagen Seite 2754

2. Eintritt eines neuen Mitglieds des Kantonsrates

für den zurückgetretenen Walter Reist, Zürich Seite 2754

3. Wahl eines Mitglieds der Kommission für Wirtschaft und Abgaben

für den zurückgetretenen Alfred Heer, Zürich
(Antrag der Interfraktionellen Konferenz)

KR-Nr. 28/2004 Seite 2755

4. Wahl des Präsidiums der Kommission für Wirtschaft und Abgaben

für den zurückgetretenen Alfred Heer, Zürich
(Antrag der Interfraktionellen Konferenz)

KR-Nr. 29/2004 Seite 2756

5. Vertretungen des Regierungsrates (Genehmigung von Verwaltungsratsmandaten)

Antrag des Regierungsrates vom 11. Dezember 2003
und gleich lautender Antrag der Geschäftsleitung vom
21. Januar 2004

KR-Nr. 397/2003..... Seite 2756

6. Bericht und Antrag zu Postulaten betreffend S-Bahn im Raum Winterthur

Bericht und Antrag des Regierungsrates vom 13. März 2002 zu den Postulaten KR-Nr. 318/1997, KR-Nr. 259/1998 und KR-Nr. 240/2000 und gleich lautender Antrag der KEVU vom 17. September 2002, **3952** Seite 2766

7. Probleme im Zusammenhang mit Schwarzwild

Bericht und Antrag des Regierungsrates vom 23. Oktober 2002 zum dringlichen Postulat KR-Nr. 206/2002 und gleich lautender Antrag der WAK vom 14. Januar 2003, **4014** Seite 2777

8. Einführungsgesetz zum Arbeitslosenversicherungsgesetz (Änderung; tripartite Kommission)

Antrag der Redaktionskommission vom 11. Juni 2003, **4017a** Seite 2787

9. Grundlagen zu den Betriebskonzeptvarianten des Flughafens Zürich

Bericht und Antrag des Regierungsrates vom 23. Juli 2003 zum Postulat KR-Nr. 199/2002 und gleich lautender Antrag der KPБ vom 4. November 2003, **4092** Seite 2788

10. Förderung des Güterverkehrs mit der Bahn (Reduzierte Debatte)

Bericht und Antrag des Regierungsrates vom 10. September 2003 und gleich lautender Antrag der KEVU vom 9. Dezember 2003, **4102** Seite 2800

11. Gesetz über die Wohnbau- und Wohneigentumsförderung

Antrag des Regierungsrates vom 20. August 2003 und geänderter Antrag der WAK vom 6. Januar 2004, **4097a** Seite 2808

12. EG zum ZGB (Änderung; Kreditgeschäfte)

Antrag des Regierungsrates vom 22. Oktober 2003 und gleich lautender Antrag der WAK vom 6. Januar 2004, **4117** Seite 2808

Verschiedenes

- Fraktions- oder persönliche Erklärungen
 - *Persönliche Erklärung Esther Guyer zur Jugendarbeitslosigkeit*..... Seite 2787
- Rücktrittserklärungen
 - *Rücktritt von Hans Badertscher aus der Geschäftsleitung* Seite 2811

Geschäftsordnung

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

1. Mitteilungen

Antworten auf Anfragen

Christoph Schürch (SP, Winterthur) und Bernhard Egg (SP, Elgg) haben am 9. Dezember 2003 folgende dringliche Anfrage eingereicht:

In der letzten Woche wurde die Öffentlichkeit darüber informiert, dass die verschiedenen Holdings der Erbgruppe ausserordentlich hoch verschuldet sind. Ein Teil des Imperiums muss in die Nachlassstundung, für einen anderen Teil musste die Bilanz deponiert werden. Nach Angaben der Medien sind nicht nur viele Banken, sondern auch Bund, Kantone und die Stadt Winterthur unter den Gläubigern.

Nach Angaben des Erb-Sanierers seien aus den für die liquiden Holdings vorgesehenen Bankkrediten Hunderte von Millionen ins Ausland und in die seit mehreren Jahren vom Konkurs bedrohte Immobilienholding CBB verschoben worden.

Wir bitten in diesem Zusammenhang den Regierungsrat, folgende Fragen zu beantworten:

1. Wie viel Staatssteuern schulden die Erb-Firmen dem Kanton Zürich?

Seit wann stehen diese Steuerschulden aus, und was hat der Regierungsrat in dieser Zeit unternommen, um die Schulden einzutreiben?

2. Seit wann weiss der Regierungsrat von der sich zuspitzenden Finanzlage der Erbgruppe? Hatte der Regierungsrat von den offenbar bereits im Geschäftsbericht 1996 dargestellten Finanztransaktionen ins Ausland Kenntnis? Wie beurteilt er diese?
3. Was hat er unternommen?
4. Erwägt der Regierungsrat, rechtliche Schritte gegen die Verantwortlichen der Erb-Gruppe einzuleiten?

Der *Regierungsrat* antwortet auf Antrag der Finanzdirektion wie folgt: Zur Frage nach dem Steuerausstand der Erb-Firmen beim Kanton Zürich muss auf die Geheimhaltungspflicht gemäss § 120 des Steuergesetzes (StG; LS 631.1) hingewiesen werden. Eine Auskunft zu den offenen Steuerschulden könnte nur erteilt werden, wenn das öffentliche Interesse die Beantwortung der gestellten Fragen gebieten würde (§ 120 Abs. 2 Satz 2). Ein solches öffentliches Interesse, wie es allenfalls bejaht werden könnte, wenn der Steuerpflichtige selber gegenüber der Öffentlichkeit falsche Angaben über seine Steuerpflicht macht, besteht vorliegend nicht. Detailliertere Angaben über Steuerschulden der Erb-Firmen lassen sich mit dem Steuergeheimnis nicht vereinbaren. Entsprechende Anfragen sind bereits an das Departement Finanzen der Stadt Winterthur (Steueramt) ergangen, und auch dieses hat in konsequenter Anwendung von § 120 StG keinerlei Auskünfte über den Stand der Forderungen oder getroffene Bezugsmassnahmen erteilt. Immerhin ist festzuhalten, dass sich auch das Kantonale Steueramt Zürich der Tragweite des Zusammenbruchs des «Erb-Imperiums» bewusst ist. Es steht deshalb in engem Kontakt mit den Steueramtsvertretern der davon ebenfalls betroffenen weiteren Kantone sowie mit der Eidgenössischen Steuerverwaltung.

Unsere Volkswirtschaft beruht auf dem Grundsatz, dass die unternehmerische Verantwortung und das damit verbundene Geschäftsrisiko bei den Unternehmen liegt, nicht beim Staat. Es gehört nicht zu seinen Aufgaben, die allgemeine Geschäftstätigkeit der rund 70'000 im Kanton ansässigen Unternehmen zu überwachen. Der Regierungsrat verfügte deshalb in den vergangenen Jahren über keine besonderen Kenntnisse hinsichtlich Finanzlage und Finanztransaktionen der Erb-Gruppe. Ein besonderer Handlungsbedarf war nicht ersichtlich.

Hinsichtlich rechtlicher Schritte gegen Verantwortliche der Erb-Gruppe ist zwischen der zivilrechtlichen und der strafrechtlichen Verantwortlichkeit zu unterscheiden.

a) Nachdem sich alle vier Holdinggesellschaften entweder in Nachlassstundung (Herfina AG, Unifina Holding AG und Uniwood Holding AG) oder im Konkurs (Uniinvest Holding AG) befinden, obliegt es derzeit ausschliesslich den Sachwaltern bzw. dem Konkursverwalter, rechtliche Schritte zur Geltendmachung von Verantwortlichkeitsansprüchen einzuleiten. Dem einzelnen Gläubiger ist dies erst möglich, wenn die Vertreter der Aktivmasse auf die Geltendmachung verzichten und die entsprechenden Ansprüche den Gläubigern zur Abtretung nach Art. 260 SchKG anbieten. Selbstverständlich würde in einem solchen Fall das Kantonale Steueramt – wie es dies in analogen Fällen systematisch macht – die zur Abtretung gelangenden Rechtsansprüche unter Einsichtnahme in die Nachlass- bzw. Konkursakten auf ihre Erfolgsaussichten prüfen und sich gegebenenfalls das Prozessführungsrecht abtreten lassen.

b) Die für Wirtschaftsdelikte zuständige Bezirksanwaltschaft III für den Kanton Zürich (BAK III) hat unmittelbar nach Bekanntwerden des Antrags auf Nachlassstundung Anfang Dezember 2003 ein Vorabklärungsverfahren durchgeführt, um auf Grund öffentlich zugänglicher Informationen festzustellen, ob eine tragfähige Verdachtsgrundlage für strafbare Verhaltensweisen von Organen der Erb-Gruppe besteht bzw. um eine solche zu erhärten. Gestützt auf das Ergebnis dieser Abklärungen hat die BAK III Mitte Dezember 2003 ein formelles Strafverfahren zur Untersuchung möglicher Vermögensdelikte und strafbarer Bilanzfälschungen eröffnet und zur Beweissicherung bereits erste Zwangsmassnahmen durchgeführt. Über diese Entwicklung wurde die Öffentlichkeit mittels Medienmitteilung orientiert. In der Zwischenzeit sind weitere Strafanzeigen gegen Verantwortliche der Erb-Gruppe eingegangen, die ebenfalls Gegenstand des Verfahrens bilden werden. Darüber hinaus verbietet es sich, im Rahmen der Beantwortung der vorliegenden Anfrage auf das hängige Strafverfahren einzugehen.

Zuweisung von neuen Vorlagen

Zuweisung an eine Spezialkommission:

- **Gesetz über die Organisation des Regierungsrates und der kantonalen Verwaltung (OG RR)**
4147
- **Gesetz über Controlling und Rechnungslegung**
4148

Zuweisung an die Kommission für soziale Sicherheit und Gesundheit:

- **Bewilligung eines Kredits für den Neubau des Sicherheitstraktes Forensik des Psychiatriezentrums Rheinau**
Beschluss des Kantonsrates, **4149**
(Mitbericht Kommission für Planung und Bau)

Zuweisung an die Kommission für Planung und Bau:

- **Übergang von Liegenschaften der Stadt Zürich an den Kanton und vom Kanton an die Stadt Zürich im Zusammenhang mit der Kantonalisierung der ehemaligen Schule und des Museums für Gestaltung Zürich (SMfGZ) und deren Überführung in die neue Hochschule für Gestaltung und Kunst Zürich (HGKZ)**
Beschluss des Kantonsrates
4150
(Mitbericht Kommission für Bildung und Kultur)

2. Eintritt eines neuen Mitglieds des Kantonsrates
für den zurückgetretenen Walter Reist, Zürich

Ratssekretärin Regula Thalmann: Auszug aus dem Protokoll des Regierungsrates vom 28. Januar 2004:

«In Anwendung von Paragraf 90 des Wahlgesetzes vom 4. September 1983 beschliesst der Regierungsrat:

Als Mitglied des Kantonsrates im Wahlkreis II, Stadt Zürich, Kreise 3 und 9, für den zurückgetretenen Walter Reist (Liste Sozialdemokratische Partei) und anstelle des Ersatzkandidaten Thomas Marthaler, Zürich, der das Mandat nicht angenommen hat, wird als gewählt erklärt:

*Peter A. Schmid, Geschäftsführer,
Altstetterstrasse 298, 8047 Zürich.»*

Ratspräsident Ernst Stocker: Herr Schmid, der Regierungsrat hat Sie als Mitglied des Kantonsrates für gewählt erklärt. Bevor Sie Ihr Amt ausüben können, haben Sie gemäss Paragraf 5 des Kantonsratsgesetzes das Amtsgelübde zu leisten. Die Tür wird geschlossen. Der Rat, die Pressevertreter und die Tribünenbesucher erheben sich.

Ratssekretärin Regula Thalmann 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 Ernst Stocker: Herr Schmid, Sie leisten das Amtsgelübde, indem Sie mir die Worte nachsprechen «Ich gelobe es».

Peter A. Schmid (SP, Zürich): Ich gelobe es.

Ratspräsident Ernst Stocker: Ich danke Ihnen und heisse Sie herzlich willkommen. Sie können Ihren Platz einnehmen. Der Rat, die Medienvertreter und die Tribünenbesucher können sich setzen. Die Tür ist zu öffnen.

Das Geschäft ist erledigt.

3. Wahl eines Mitglieds der Kommission für Wirtschaft und Abgaben

für den zurückgetretenen Alfred Heer, Zürich
(Antrag der Interfraktionellen Konferenz)
KR-Nr. 28/2004

Lucius Dürri (CVP, Zürich), Präsident der Interfraktionellen Konferenz: Die Interfraktionelle Konferenz schlägt Ihnen als Mitglied der Kommission für Wirtschaft und Abgaben vor:

Peter Good, SVP, Bauma.

Ratspräsident Ernst Stocker: Nachdem keine anderen Wahlvorschläge gemacht werden, erkläre ich Peter Good als Mitglied der Kommission für Wirtschaft und Abgaben gewählt. Ich gratuliere ihm zur Wahl.

Das Geschäft ist erledigt.

4. Wahl des Präsidenten der Kommission für Wirtschaft und Abgaben

für den zurückgetretenen Alfred Heer, Zürich
(Antrag der Interfraktionellen Konferenz)
KR-Nr. 29/2004

Lucius Dürri (CVP, Zürich), Präsident der Interfraktionellen Konferenz: Die einstimmige Interfraktionelle Konferenz schlägt Ihnen als Präsident der Kommission für Wirtschaft und Abgaben vor:

Hansjörg Schmid, SVP, Dinhard.

Ratspräsident Ernst Stocker: Nachdem keine anderen Wahlvorschläge gemacht werden, erkläre ich Hansjörg Schmid als Präsident der Kommission für Wirtschaft und Abgaben gewählt. Ich gratuliere ihm zur Wahl.

Das Geschäft ist erledigt.

5. Vertretungen des Regierungsrates (Genehmigung von Verwaltungsratsmandaten)

Antrag des Regierungsrates vom 11. Dezember 2003 und gleich lautender Antrag der Geschäftsleitung vom 21. Januar 2004
KR-Nr. 397/2003

Ratspräsident Ernst Stocker: Infolge Änderung der Konstituierung des Regierungsrates soll anstelle von Regierungsrat Ruedi Jeker die neue Volkswirtschaftsdirektorin, Rita Fuhrer, im Verwaltungsrat der Flug-

hafen AG Einsitz nehmen. Gemäss Artikel 39 der Kantonsverfassung ist dazu die Erlaubnis des Kantonsrates erforderlich.

Thomas Weibel (Grüne, Horgen): Die Grünen waren immer gegen die Einsitznahme von Regierungsmitgliedern in irgendwelchen Verwaltungsräten, denn aktienrechtlich ist ein Verwaltungsrat dem Unternehmenserfolg verpflichtet. Es müssen also die Interessen des Kapitals wahrgenommen werden. Offensichtlich ist, dass diese Interessen oft im Widerspruch zu den Interessen des Kantons und der Bevölkerung im Allgemeinen stehen. In diesem Zwiespalt dürfen Regierungsräte im Verwaltungsrat gar nicht die Interessen des Kantons vertreten. Anstelle eines personellen Wechsels braucht es in der Flughafenpolitik einen Kurswechsel. Dieser ist besser zu vollziehen, wenn die Volkswirtschaftsdirektorin nicht im Verwaltungsrat der Flughafen Zürich AG vertreten ist.

Ich beantrage deshalb,

die Einsitznahme von Regierungsrätin Rita Fuhrer in den Verwaltungsrat nicht zu genehmigen.

Richard Hirt (CVP, Fällanden): Die Ankündigung auf der Traktandenliste für dieses Geschäft ist falsch, nämlich die Aussage «gleich lautender Antrag der Geschäftsleitung». Die Geschäftsleitung hat das Geschäft materiell nie beraten, sondern sie hat sich rein über das formelle Vorgehen geeinigt, dass nämlich der Präsident dieses Geschäft vom Bock aus beantragen wird. Eine materielle Behandlung ist in der Geschäftsleitung nie erfolgt. Es wurde auch nie darüber abgestimmt. Es wurde auch nie über die Debattenart oder über die Zuteilung, dass dieses Geschäft überhaupt in die Geschäftsleitung kommt, diskutiert.

Ich persönlich vertrete eigentlich die Meinung, dass der Kantonsrat das Verwaltungsratsmandat nicht genehmigen soll. Die vergangene Flughafenpolitik hat gezeigt, dass es für einen Verwaltungsrat oder eine Verwaltungsrätin kaum möglich ist, die Interessen der gewinnorientierten Unique und des Zürcher Volkes gemeinsam wahrzunehmen. Die Vergangenheit hat deutlich gezeigt, dass dieser Spagat kaum möglich ist.

Ich denke da ähnlich wie die SVP, die in ihrem Papier, das von der Delegiertenversammlung am 23. September 2003 abgesehnet wurde, mitteilt: «Die Unique muss entpolitisiert werden, indem die Regie-

rungsräte des Kantons Zürich ihr Mandat anderen fachlich ausgewiesenen Kantonsvertretern überlassen.» Allerdings sagt mir heute Claudio Zanetti, dass dies ein Betriebsunfall war. Wenn aber eine Delegiertenversammlung Betriebsunfälle absegnet, spricht das nicht unbedingt für die Qualität dieses Papiers. Ich lese aber in der Motion Peter Good und Bruno Walliser, dass die Interessenkollision zwischen den Regierungsvertretern und der Flughafen Zürich AG aufgezeigt worden ist.

Ich persönlich bin nicht glücklich. Ich möchte auch nicht als Ladykiller auftreten. Ich schätze Regierungsrätin Rita Fuhrer sehr. Aber ich werde ihr Mandat nicht unterstützen, um sie vor einem Fettnäpfchen zu bewahren, in das sie in Kürze treten wird.

Alfred Heer (SVP, Zürich): Selbstverständlich war das kein Betriebsunfall, was die Delegierten beschlossen haben. Es ist nach wie vor gültig.

Die SVP hat sich denn auch intensiv mit der Frage der Einsitznahme der neuen Volkswirtschaftsdirektorin in den Verwaltungsrat der Unique auseinandergesetzt. Wir sind nach wie vor der Meinung, dass keine Regierungsräte im Verwaltungsrat der Unique vertreten sein sollen. Wir müssen aber sehen, dass Regierungsrätin Rita Fuhrer das schwierige Dossier von Regierungsrat Ruedi Jeker übernommen und als Krisenmanagerin den Wunsch geäußert hat, im Verwaltungsrat der Unique Einsitz nehmen zu können. Die SVP wird deshalb im Sinne einer raschen und umfassenden Konfliktbewältigung durch Regierungsrätin Rita Fuhrer in den Fragen rund um den Flughafen respektive den Fluglärm der Volkswirtschaftsdirektorin keine Steine in den Weg legen, zumal uns signalisiert worden ist, dass bezüglich den beiden anderen Regierungsräten, welche noch im Verwaltungsrat der Unique vertreten sind, sich in nächster Zeit eine Lösung abzeichnen wird.

Die SVP erwartet und verlangt ein Konzept des Regierungsrates, wie er sich mittelfristig strategisch und organisatorisch so ausrichtet, dass keine Regierungsräte mehr im Verwaltungsrat der Unique vertreten sein müssen. Die SVP stimmt deshalb heute der Einsitznahme von Regierungsrätin Rita Fuhrer in den Verwaltungsrat der Unique zu. Sie erwartet aber mittelfristig das besagte Konzept und kurzfristig insbesondere den Austritt der beiden anderen Regierungsräte aus dem Verwaltungsrat der Unique.

Hartmuth Attenhofer (SP, Zürich): Die Geschäftsleitung hat tatsächlich keine materielle Diskussion über diesen Antrag geführt, und zwar aus dem einfachen Grund, Richard Hirt, weil Sie keinen Antrag gestellt haben. Die Vorlage ist der Geschäftsleitung vorgelegen. Mangels eines materiellen Antrags haben wir nur eine formelle Diskussion, wie die Sache hier zu beraten sei, geführt. Wenn Sie eine materielle Diskussion hätten haben wollen, dann hätten Sie den entsprechenden Antrag stellen müssen.

Die Diskussion, die wir heute führen, ist eigentlich am falschen Objekt, am falschen Subjekt und überhaupt vollkommen falsch. Man kann nicht an einer Verwaltungsrat-Rochade diese Diskussion führen. Die wirkliche Frage, die wir diskutieren müssen und die bis jetzt immer verweigert worden ist, ist die, wer in der AG Unique das Aktionariat vertritt. Das Aktionariat wird dort nicht vertreten. Es ist nur der Regierungsrat, der im Verwaltungsrat Einsitz nimmt. Er kann nicht gleichzeitig das Aktionariat vertreten. Das Aktionariat ist an der Generalversammlung gewissermassen das Aufsichtsorgan gegenüber dem Verwaltungsrat. Diese Funktion nimmt der Regierungsrat letztlich in Personalunion wahr. Das ist falsch. Diese Diskussion muss einmal intensiv geführt werden, aber nicht nur bei der Unique, sondern bei allen anderen Verwaltungsräten ebenfalls.

In diesen Aktiengesellschaften ist es so, dass der Regierungsrat bei der Generalversammlung vorne am Tisch sitzt und unten in der Versammlung sitzt ein Beamter mit dem Aktienpaket, bei Unique zum Beispiel von 49 Prozent, unter dem Arm. Dieser stimmt dann so, wie ihn der Regierungsrat beauftragt hat. Das ist eine Gewaltenvermengung, die so nicht geht. Das Aktionariat müsste eigentlich unabhängig vertreten werden. Diese Diskussion müssen wir führen. Das Aktionariat könnte am besten durch den Kantonsrat vertreten werden.

Was passiert, wenn wir jetzt Regierungsrätin Rita Fuhrer nicht wählen? Das heisst, dass zwei Regierungsräte im Verwaltungsrat bleiben können, eine aber nicht darf. Das ist eine ungerechte Behandlung. Dazu kommt, dass die Regierung im Verwaltungsrat – das ist keine Freizeitbeschäftigung oder ein Nebenverdienst – Aufgaben wahrzunehmen hat, für die sie mandatiert worden ist, einerseits durch die Regierung und andererseits auch durch den Kantonsrat. Sie ist nicht völlig frei, hier zu schalten und zu walten, wie sie will.

Die Grundsatzdiskussion darüber, was eigentlich Sache ist in diesem Verwaltungsrat, müssen wir noch führen. Wir können sie auch führen. Wir können sie nämlich bei der Interpellation Martin Bäumle

254/2002 führen oder beim Organisationsgesetz des Regierungsrates, Vorlage 4148, und schliesslich können wir sie beim Postulat Ruedi Lais und Gabriela Winkler 104/2003 führen. An diesen drei Orten können wir diese Diskussion ganz intensiv führen.

Ich bitte Sie deshalb, dem Antrag der Geschäftsleitung zu folgen und hier jetzt keine riesige Personaldebatte zu führen, sondern Regierungsrätin Rita Fuhrer in den Verwaltungsrat abzuordnen.

Claudio Zanetti (SVP, Zollikon): Ich repliziere auf das Votum von Richard Hirt. Ich habe natürlich nie gesagt, ein Entscheid einer Delegiertenversammlung sei ein Betriebsunfall. Dieser Entscheid war wohl vorbereitet und sachlich fundiert. Wir möchten die Unique entpolitisieren. Der Entscheid geht übrigens noch weiter. Wir möchten auch, dass sich der Kanton weiter aus diesem Engagement in einem privaten Unternehmen löst. Wenn aber der Staat schon so stark involviert ist und unsere Regierungsrätin eine so wichtige Aufgabe übernehmen musste, dann müssen wir ihr auch die Möglichkeit geben, entsprechend Einfluss nehmen zu können.

Kurt Schreiber (EVP, Wädenswil): Ich kann mich in grössten Teilen der Argumentation von Hartmuth Attenhofer anschliessen. Es ist tatsächlich so, dass die Frage des Aktionariats geregelt werden muss. Dort ist aber auch ein anderes Problem zu berücksichtigen, nämlich dass wenn ein Aktionariat entsteht, es auch wieder Interessengruppen geben kann. Ich weiss nicht, wie dann die Entscheidung herauskommen könnte, wenn irgendein kapitalkräftiger Mäzen aus den Südge-meinden hingehen und diese Mehrheit übernehmen würde. Dann hätten wir Probleme, wie wir sie auch bei gewissen Unternehmungen antreffen. Das wollen wir wirklich verhindern.

Es geht also darum, dass Verantwortung übernommen werden soll – ein Postulat, das seitens der SVP immer wieder erhoben worden ist. Hier hat nun die Volkswirtschaftsdirektorin die Gelegenheit, diese Verantwortung zu übernehmen. Ich zweifle nicht daran, dass sie das auf eine gute Art und Weise machen wird.

Selbstverständlich gibt es das Problem der Interessenskonflikte. Selbstverständlich hat es hier nicht nur zwei, sondern vier Hüte. Wir kennen auch vier Himmelsrichtungen. Wir müssen dieses ganze Problem unter diese vier Hüte bringen. Ich weiss, dass dies ein Spagat ist, der fast nicht lösbar ist. Nur wenn wir von allem Anfang an sagen,

dies sei nicht lösbar, dann wird es nicht lösbar sein. Hier möchte ich insbesondere auch im Lichte dessen, was über das Wochenende passiert ist, sagen, man sollte doch versuchen, den Entscheidungsträgern ein bisschen guten Willen zuzubilligen. Wer mitbestimmt, kann auch Einfluss nehmen. Diese Geschichte ist bekannt.

Regierungsrätin Rita Fuhrer ist Volkswirtschaftsdirektorin. Sie ist also ihrer Direktion wegen eng mit dem Flughafen verbunden. Wenn es darum geht, jemanden in diesen Verwaltungsrat zu delegieren, dann ist es sicher die Volkswirtschaftsdirektorin. Selbstverständlich sind wir auch der Meinung, dass die ganze Angelegenheit einmal besprochen und analysiert werden muss. Aber im jetzigen Moment ist es ganz klar, dass die Regierung durch Regierungsrätin Rita Fuhrer ebenfalls vertreten werden soll. Wen wollen Sie sonst schicken? Irgendeine Delegation aus dem Kantonsrat? Das geht auch nicht. In diesem Moment müssen wir den guten und pragmatischen Weg wählen. Wir müssen die Entscheidungsträgerin wählen. Dann werden wir ein gutes Resultat haben.

Lukas Briner (FDP, Uster): Ich möchte noch einen etwas formaleren Aspekt in die Geschichte bringen. Ich bin der Meinung, dass dieser Rat im Grunde genommen verpflichtet ist, der Wahl von Regierungsrätin Rita Fuhrer in den Verwaltungsrat zuzustimmen. Ich werde das gleich begründen.

In Paragraf 18 – hier ist ein kleiner Fehler in der Weisung, dort steht Paragraf 17 – des Gesetzes heisst es: «Der Regierungsrat ernennt die Vertreterinnen und Vertreter des Staats im Verwaltungsrat und beruft sie ab.» Das ist eine Kompetenz des Regierungsrates. Warum wir das Geschäft genehmigen müssen, ist wegen der Bestimmung in der Verfassung, dass ganz allgemein Verwaltungsratsmandate von Regierungsratsmitgliedern zu genehmigen sind, weil man dort dem Parlament den Entscheid überlassen will, ob es sinnvoll ist oder nicht. Aber dieser Entscheid ist bereits vom Volk durch den eben zitierten Paragrafen 18 getroffen worden.

Im Übrigen, Hartmuth Attenhofer, steht in Paragraf 17: «Der Regierungsrat nimmt die Rechte und Pflichten des Staats als Aktionär wahr.» Die Regierung vertritt also das Aktienpaket des Kantons in dieser Gesellschaft. Sie hat aber gar nicht die Aufgabe, das gesamte Aktienpaket zu vertreten; nur soweit, dass jedes Verwaltungsratsmitglied verantwortlich ist für das Wohlergehen einer Gesellschaft. Weil der Regierungsrat diese Rechte und Pflichten wahrnimmt, ändern Sie

überhaupt gar nichts, wenn Sie andere Personen als die Regierungsmitglieder selber dorthin entsenden. Die Verantwortung liegt trotzdem beim Regierungsrat.

Schliesslich ist es so, wenn wir die Debatte über die Zusammensetzung des Unique-Verwaltungsrats hier führen wollen, dann nicht an dieser Stelle. Wenn jemand in diesen Verwaltungsrat gehört, dann ganz sicher jenes Regierungsmitglied, das die Volkswirtschaftsdirektion leitet. Ob es dann klug ist, etwas zu ändern oder nicht, muss nicht heute debattiert werden. Ich möchte aber noch an einen Gedanken erinnern, weshalb diese Konstruktion damals ins Gesetz kam. Ich war Präsident der vorberatenden Kommission. Flughafenpolitik findet statt im Dialog zwischen dem Betreiber des Flughafens und dem Bund und niemand anderem. Der Betreiber des Flughafens war früher die Flughafendirektion in unheiliger Allianz mit der Flughafen-Immobilien-Gesellschaft, die eine starke Stellung hatte. Deshalb hat man das zusammengelegt. Wenn der Kanton überhaupt in diesem Spiel mitspielen will, wenn er nicht mehr selber Betreiber ist, sondern diese Gesellschaft, muss er eine starke Organstellung in dieser Gesellschaft haben. Sonst hat er in der Flughafenpolitik höchstens noch Vernehmlassungen nach Bern zu schicken. Das war der Grund für diese Lösung im Gesetz. Welche Konsequenzen man dann auf die zu wählenden Personen zieht, ist eine andere Frage. Für die beiden anderen Sitze hat diese Debatte nicht heute stattzufinden, sondern heute ist – darum bitte ich Sie – Regierungsrätin Rita Fuhrer in diesem Amt zu bestätigen.

Esther Guyer (Grüne, Zürich): Es ist schon ein wenig ein Trauerspiel, das hier die grossen Parteien wieder aufführen. Das sind widersprüchliche Gesetze und Interpretationen. Niemand weiss so genau, was wir eigentlich tun wollten. Die Krönung ist aber schon die SVP, die sagt, sie wolle keine Regierungsräte in Verwaltungsräten. Nur, wenn es um ihre Regierungsrätin geht, soll sie natürlich gehen. Das ist so was von blödsinnig, ich glaube es fast nicht.

Die SP aber sagt, wir müssen die Diskussion führen, aber wir verschieben sie. Auch das ist eine kümmerliche Haltung.

Wenn wir Regierungsrätin Rita Fuhrer als Troubleshooterin in der neuen Direktion eingesetzt haben, dann wäre genau hier der richtige Punkt, um ihr diesen Interessenkonflikt, den sie da eingehen müsste, zu ersparen. Wir haben das begründet, und wir stehen dazu. Genau hier wäre es der richtige Fall.

Ruedi Lais (SP, Wallisellen): Ich muss auf die Aussage von Lukas Briner replizieren. Er hat gesagt, Flughafenpolitik finde zwischen dem Betreiber und dem Bund statt. Das kann man zwei Tage, nachdem sich Tausende von Menschen auf der Strasse offensichtlich flughafenpolitisch betätigt haben, nicht so stehen lassen. Es ist aber relativ aussagekräftig über das Denken von Lukas Briner und seiner Fraktion, wie Flughafenpolitik stattfinden soll. Sie soll nämlich möglichst ohne die Bevölkerung stattfinden.

Die SVP gerät da leider ins gleiche Fahrwasser. Sie hat gesagt, sie wolle den Flughafen entpolitisieren. Das wird uns hier auch mit einstimmigen Beschlüssen nicht gelingen. Die Bevölkerung will mitreden, denn die Bevölkerung ist betroffen. Unsere Aufgabe als Volksvertretung ist es, wirklich dafür zu sorgen, dass die Bevölkerung auch in einem gewissen Grad mitreden kann. Dafür steht die SP.

Wenn man Regierungsrätin Rita Fuhrer nun diese Einsitznahme nicht gestattet, dann kapituliert man vor diesen Firmen. Man will nicht, dass das Primat der Politik in einem gewissen Grad umgesetzt wird, ohne eine Alternative zur Verfügung zu haben. Solange diese Alternative – die Parlamentarische Initiative Hartmuth Attenhofer hat hier eine Alternative vorgeschlagen – nicht zur Verfügung steht, ist die Einsitznahme der Regierung im Unique-Verwaltungsrat das richtige Mittel. Das befreit uns nicht vor der Notwendigkeit, diese Umsetzung des politischen Willens und der politischen Einflussnahme gelegentlich oder sogar relativ rasch neu zu diskutieren, denn die Interessenkonflikte zwischen Unique-Verwaltungsrat und Regierungsrat in den gleichen Personen sind selbstverständlich auch für die SP ein kritischer Punkt.

Wir beantragen Ihnen also, die Einsitznahme zu genehmigen.

Richard Hirt (CVP, Fällanden): Ich repliziere auf Claudio Zanetti. Ich lese aus der Motion Peter Good und Bruno Walliser die Begründung: «Gegenwärtig gehören drei Mitglieder des Regierungsrates dem Verwaltungsrat der Unique an. Schwer wiegende Interessenkonflikte sind unausweichlich und gerade in jüngster Zeit offenkundig geworden. Die Aufgaben eines Verwaltungsratsmitglieds eines börsenkotierten Unternehmens lassen sich mit jenen der Regierung, der die Aufsicht über das Unternehmen obliegt, häufig nicht vereinbaren.» Ich habe eigentlich nur das Evangelium der SVP gelesen und habe gemeint, dass sie hinter diesen Aussagen jeweils steht, die sie macht. Das scheint aber nicht der Fall zu sein.

Lukas Briner (FDP, Uster): Was Ruedi Lais gesagt hat, ist im Grunde gar nicht falsch, aber es ist kein Widerspruch zu dem, was ich gesagt habe. Gerade, um das Primat der Politik zu sichern, haben wir dem Kanton eine starke Stellung in der Betreiberin Unique gesichert, wahrgenommen durch die Regierung. Da kommt die Politik auf kantonaler Ebene in das Ganze hinein. Eine andere kantonale Ebene gibt es nicht. Da können so viele Leute demonstrieren, wie wollen. Adressat in der Botschaft kann im Moment die Regierung als Vertreterin in diesem Verwaltungsrat sein. Adressatin der Botschaft derselben Leute kann Bern sein. Dazwischen gibt es aber nichts. Deshalb diese Konstruktion.

Den Interessenkonflikt übrigens – das sage ich der SVP und allen anderen – können Sie durch das Auswechseln der Personen gar nicht beseitigen, weil trotzdem die Regierung die wichtigen Entscheide fällt, und zwar im Plenum. Das steht auch in diesem Gesetz. Die Leute im Verwaltungsrat, die Sie dann wählen, wenn Sie andere wollen, stimmen nach Weisung der Regierung. Das ändert doch nichts, macht aber längere Kommunikationswege.

Regierungsrätin Rita Fuhrer: Es ist richtig, die Neukonstituierung in der Regierung hat aufgrund der Verhärtungen in den Fragen der Luftfahrt, im Besonderen natürlich des Flughafens Zürich stattgefunden. Man hat mit der Neukonstituierung gewollt eine Veränderung der Kultur angestrebt. Der Regierungsrat vertritt aber im Verwaltungsrat Flughafen Zürich AG nicht einfach irgendwelche Interessen des Kantons, welche tatsächlich verschieden sein können, aber nicht in einem Konflikt zueinander stehen. Jeder Verwaltungsrat hat verschiedene Interessen, die er in einem Verwaltungsrat zu vertreten hat, egal wo, denn einerseits möchte er gern für seine Aktien Dividenden haben, andererseits aber muss er für das Unternehmen denken. Ein Interessenkonflikt nach Gesetz hat er erst, wenn er zu Lasten eines Unternehmens den Betrieb eines Konkurrenzunternehmens begünstigt. Das ist hier wohl nicht der Fall. Der Regierungsrat vertritt also nicht die Interessen irgendjemandes, sondern die Interessen der Bevölkerung – Sie im Kantonsrat haben dafür gesorgt, dass dem so ist – einerseits natürlich betriebswirtschaftlich, aber andererseits auch politisch. Das ist sehr wichtig. Dazu ist der Regierungsrat durch die Wahl durch das Volk legitimiert.

Es gilt in für die Bevölkerung wichtigen Fragen das Primat der Politik, nämlich in lärmrelevanten Festlegungen im Betriebsreglement und auch bei Veränderung der Pisten. Es ist nicht ein Interessenkonflikt, der hier entsteht, sondern eine gewollte Einflussnahme der Politik auf die Flughafen Zürich AG. Das Flughafengesetz, das der Regierungsrat dem Kantonsrat vorlegte, hat nicht so stark Einfluss genommen wie die Arbeit nach Behandlung des Kantonsrates in der Kommission. Der Kantonsrat hat der Fluglärmbekämpfung zusätzlich Gewicht gegeben. Er hat dem Informations- und Meinungs austausch einen Artikel gewidmet, den Pistenausbau und das Betriebsreglement in einem speziellen Artikel erwähnt und auch das Weisungsrecht des Staats im Gesetz verankert. Der Regierungsrat war der Meinung, mit der Zweidrittelmehrheit bei solchen Beschlüssen wäre eigentlich der Kraft der Politik Genüge getan. Der Kantonsrat wollte, dass der Regierungsrat Weisung erteilt. Diese drei Mandatierten müssen dann im Verwaltungsrat entsprechend abstimmen, ob sie gleicher Meinung sind oder nicht. Die Information des Kantonsrates wurde ebenfalls durch die kantonsrätliche Kommission in das Gesetz aufgenommen. Die Stossrichtung aller gesamthaft nachträglichen Ergänzungen hat die Betonung der Kontrollfunktion des Staats zum Inhalt, die Stärkung der politischen Mitsprache bei wesentlichen Änderungen des Flugbetriebs und die Verbesserung der Information des Parlaments und der Bevölkerung. Darauf wollen wir Rücksicht nehmen, solange dieses Gesetz Gültigkeit hat.

Es ist also ein Auftrag des Regierungsmitglieds im Verwaltungsrat der Flughafen Zürich AG, das Parlament, die Bevölkerung und auch den Regierungsrat zu informieren, damit das Weisungsrecht überhaupt wahrgenommen werden kann – denn der Regierungsrat kann das Weisungsrecht nicht wahrnehmen, wenn er nicht direkt aus dem Verwaltungsrat informiert ist, was wie behandelt werden soll – und auch Informationen an die konsultative Konferenz zu geben, die ebenfalls vom Kantonsrat so im Gesetz verankert wurde. Der Regierungsrat ist der Meinung, dass aus diesen Gründen mindestens ein Regierungsmitglied im Verwaltungsrat vertreten sein muss, damit «O-Ton» auf beiden Seiten zu hören ist. Der Regierungsrat ist der Meinung, dass dieses mindestens eine Mitglied die Volkswirtschaftsdirektorin oder der Volkswirtschaftsdirektor sein soll, die oder der auch alle übrigen Geschäfte im Zusammenhang mit dem Flughafen betreut und von den komplexen Zusammenhängen und dem Netz Kenntnis hat.

Vorläufig sind noch – der Regierungsrat hat bewusst formuliert «einstweilen» – der Finanzdirektor und die Baudirektorin mit im Verwaltungsrat. Der Regierungsrat hat mir den Auftrag mit diesem «einstweilen» erteilt, Überlegungen für einen Übergang zu machen und auch Begründungen für einen Übergang von Regierungsmitgliedern zu allenfalls anderen Mitgliedern, die der Regierungsrat in den Verwaltungsrat delegieren könnte, zu suchen. Es ist gar nicht so einfach, einen Verwaltungsrat zu finden, der die Verantwortung übernimmt und gleichzeitig das politische Weisungsrecht des Regierungsrates akzeptiert. Es soll auch eine gewisse Kontinuität in diesem Verwaltungsrat sein. Man soll Verwaltungsräte finden, die ein besonderes Fachwissen einbringen können. Lassen Sie dem Regierungsrat und mir noch etwas Zeit, um diesen Auftrag zu erfüllen, der einstweilen besagt, dass diese Konstruktion mit drei Regierungsräten im Verwaltungsrat nicht für alle Zeit sein soll.

Abstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 130 : 20 Stimmen, dem Antrag des Regierungsrates und der Geschäftsleitung, KR-Nr. 397/2003, zuzustimmen.

Das Geschäft ist erledigt.

6. Bericht und Antrag zu Postulaten betreffend S-Bahn im Raum Winterthur

Bericht und Antrag des Regierungsrates vom 13. März 2002 zu den Postulaten KR-Nr. 318/1997, KR-Nr. 359/1998 und KR-Nr. 240/2000 und gleich lautender Antrag der KEVU vom 17. September 2002, **3952**

Esther Arnet (SP, Dietikon), Referentin der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt (KEVU): Die Vorlage 3952 behandelt drei Vorstösse im Bereich des öffentlichen Verkehrs im Raum Winterthur. Der Regierungsrat beantragt, alle drei Vorstösse als erledigt abzuschreiben. Die Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt schliesst sich diesem Antrag mit Beschluss vom – das ist ein bisschen peinlich – 17. September 2002 einstimmig an.

Zu den einzelnen Anliegen: Im ersten Postulat der Vorlage, eingereicht von Esther Zumbrunn im Jahr 1997, wird eine Kreditvorlage zur S-Bahn-Haltestelle Töss verlangt. Dieser neue S-Bahnhof soll an der Linie Winterthur–Zürich liegen. Der ZVV hat die Kommission eingehend über die Marktentwicklung orientiert. Die geforderte S-Bahn-Haltestelle liegt nach Auskunft der Fachleute in einem Gebiet, das kaum Wachstumspotenzial aufweist, und zwar weder bei der Bevölkerung noch bei den Arbeitsplätzen. Die Kosten werden auf rund 51 Millionen Franken geschätzt. Bei einem Gesamtüberblick der möglichen neuen Haltestellen im ganzen Raum Winterthur schneidet die Haltestelle Töss in der Kosten-Nutzenbewertung sehr schlecht ab.

Die Kommission liess sich aufgrund dieser Fakten davon überzeugen, dass das Postulat abgeschrieben werden soll und auf den Bau der Haltestelle Töss zu Gunsten von anderen Haltestellen mit besseren Voraussetzungen mindestens vorläufig verzichtet werden soll.

Der zweite Vorstoss im Paket der Vorlage betrifft die so genannte «Winti-Bahn». Der Vorstoss wurde ebenfalls von Esther Zumbrunn eingereicht, und zwar im Jahr 1998. Gefordert wird die Verknüpfung von S-Bahn-Linien zu Durchmesserlinien, die ein eigentliches S-Bahn-Netz für Winterthur bilden sollen. Dieses Anliegen kann teilweise erfüllt werden. Neben der bestehenden Durchmesserlinie der S12 werden neu drei weitere Durchmesserlinien verwirklicht werden. Mit der neuen Haltestelle Hegi, welche ein sehr positives Kosten-Nutzenverhältnis hat, soll die Situation deutlich verbessert werden.

Der letzte Vorstoss – eingereicht von Kurt Schreiber im Jahr 2000 – fordert, den Halbstundentakt auf der S41 zwischen Winterthur und Bülach zu prüfen. Die Prüfung durch den ZVV hat ergeben, dass dieser Halbstundentakt schrittweise auf 2006, ganz ab 2012 möglich ist und auch realisiert werden soll. Gute Nachrichten also zu diesem Thema.

Es wurde von der Kommission sehr begrüsst, dass uns die Fachleute des ZVV umfassend über die Situation informiert haben.

Die KEVU beantragt Ihnen, die drei Postulate als erledigt abzuschreiben, das heisst nicht, dass sämtliche ÖV-Probleme im Raum Winterthur und Umgebung gelöst sind. Im Gegenteil, ich nehme an, dass verschiedene Kollegen, auch Willy Germann aus Winterthur im Detail auf die Pendenzen in diesem Raum hinweisen werden.

Willy Germann (CVP, Winterthur): Esther Arnet hat mein Votum schon eingeleitet. Ich bitte Sie, die Postulate abzuschreiben.

Den Ausführungen des Regierungsrates kann ich mich weitgehend anschliessen. Ich habe zur Thematik «Winti-Thur-Bahn» schon bei der Debatte um die dritte Teilergänzung gesprochen. So sind Durchmesserlinien eine alte Forderung. Sie wären sinnvoll. Zusätzliche Haltestellen stellen ebenso eine alte Forderung dar. Ausser Hegi und später einmal Felsenhof stossen solche Haltestellen an Kapazitätsgrenzen und könnten sogar den Busverkehr unnötig kannibalisieren.

Wenn man Vorstösse des Winterthurer Gemeinderates liest, fällt immer wieder ein Inseldenken auf, das in Winterthur kaum auszurotten ist. Man sieht in Winterthur nur ungern über die Stadtgrenzen hinaus. In der Raumplanung und in der Verkehrspolitik kann solches Denken verhängnisvoll sein. Auch den ersten zwei Vorstössen haftet der Makel des Inseldenkens an, ebenfalls einer Initiative der Grünen Partei – ich provoziere jetzt Matthias Gfeller –, die den Weg nach Zürich glücklicherweise noch nicht gefunden hat. Erfreulich wäre, wenn jene Initiative zurückgezogen würde. Vielleicht kann Matthias Gfeller da einige Versprechungen machen.

Ich bin dem ZVV und der Regierung dankbar, dass sie mit dem Projekt «Winti-Thur-Bahn» den Blick über die Insel Winterthur hinaus geworfen haben, auch wenn sie dabei die innerstädtischen Verkehrsprobleme aus irgendwelcher Rücksicht etwas umgangen haben. Ich denke zum Beispiel an den unattraktiven Winterthurer Busverkehr, dem die städtische Verkehrspolitik immer noch zu wenig Kapazitäten zuweist. Der Bus bleibt im Stau stecken. Die armen Buschauffeure müssen den Kopf dafür hinhalten. In Winterthur läuft man sogar Gefahr, die Umsteigebeziehungen des Radialknotens auf dem Bahnhofplatz aus rein ästhetischen Gründen zu verschlechtern und die Buskunden buchstäblich im Regen stehen zu lassen. Dadurch wird das schwächste Glied in der Reisekette der Bahn- und Busbenützer verschlechtert. Was aber am meisten zu Sorgen Anlass gibt, ist, dass Winterthur immer mehr unter dem Zielverkehr aus der Region leidet – in Spitzenzeiten sogar unter überregionalem Durchgangsverkehr, weil die Autobahn überlastet ist. Tatsache ist auch, dass der Berufspendlerverkehr, aber auch der Freizeitverkehr nach Winterthur aus einer immer weiteren Region kommt. Tatsache ist, dass der Modal-Split für solche Pendler bedeutend schlechter ist als in der Stadt Zürich. Dies hat mit der guten oder mangelnden Attraktivität des ÖV zu tun, ebenso mit dem stark wachsenden Angebot privater Zielparkplätze in Win-

terthur; Zürich handelt diesbezüglich vernünftiger. Besorgniserregend ist insbesondere, dass der Pendlerstrom dort am meisten wächst, wo die Siedlungsentwicklung am intensivsten war: in den Kantonen Sankt Gallen, Schaffhausen, Thurgau sowie im Zürcher Weinland. Ausgerechnet auf jener Winterthurer Einfallsachse, wo bereits eine Autobahnumfahrung besteht, ist die Verkehrszunahme am stärksten – 30 Prozent in zehn Jahren. Auf diesen Umstand werde ich beim Traktandum Lindbergtunnel zu sprechen kommen.

Dass die Raumpolitik der letzten 20 Jahre versagt hat, gilt für den ganzen Kanton Zürich, ganz besonders aber für den Raum Winterthur. In den S-Bahn-Visionen und im Konzept «Winti-Thur-Bahn» wurde frühzeitig auf die Verkehrsnachfrage aus dem Norden Rücksicht genommen, und zwar mit dem Halbstundentakt für die S33 und später mit der S16, die nach Schaffhausen führen soll. Mit einer Haltestelle Veltheim und ohne einen Lindbergtunnel würden diese Taktverbesserungen die internationale Bahnlinie Zürich–Flughafen–Winterthur–Stuttgart aber verdrängen. Das ist eine unangenehme Tatsache. Gerade die Verbindungen in die benachbarten Kantone und Länder stellen eine dringende Qualitätssteigerung dar. Die Bereitschaft der Kantone zur Unterstützung scheint vorhanden zu sein. Die Gefahr, dass die wohlüberlegten Pläne der Regierung bezüglich «Winti-Thur-Bahn» verzögert werden könnten, ist aber nicht zu unterschätzen. Wenn Bund und SBB die Kapazitätsengpässe Durchgangsbahnhof, Effretikon und Winterthur verzögern oder gar nicht in Angriff nehmen, dann kann manches gute Projekt... (*Die Redezeit ist abgelaufen.*)

Matthias Gfeller (Grüne, Winterthur): Lieber Willy Germann, ich danke für den Steilpass. Ich bin nicht ermächtigt und habe es auch nicht im Sinn, die Initiative heute zurückzuziehen. Ich kann das auch nicht ankündigen. Heute in einer Woche findet aber in Winterthur eine Veranstaltung statt zu einer Stadtbahn Winterthur. Das ist vielleicht ein zukunftsweisenderes Projekt. Wenn sich dies als mit Händen und Füßen versehen und einigermaßen realisierbar erweisen sollte, dann können wir auch wieder über die Initiative reden. Die Initiative ist eine Art Vorprojekt.

Es ist eigentlich schade, dass diese Postulate erst jetzt behandelt werden können. Einerseits ist es im Hinblick auf die Diskussionen, die in Winterthur neu anlaufen werden, eine Woche zu früh. Auf der anderen Seite ist es doch schon ziemlich lange her. Es gibt Aussagen in diesen Postulatsantworten, die veraltet sind. Ich bin gespannt, wie es aus-

sieht, wenn man diese Aussagen mit Volkszählungsdaten im Hektar-raster von der Volkszählung 2000 überprüfen würde. Da müsste man einiges revidieren. Insbesondere zur S-Bahn-Station Töss hat es Aussagen in der Postulatsantwort, die schlicht falsch sind. Da bin ich schon ein bisschen enttäuscht von der KEVU, dass sie das nicht gemerkt hat. Dort wird behauptet, in den Gebieten von Töss finde keine Entwicklung statt. Allein in der Zeit von der Postulatsbeantwortung bis jetzt sind mindestens 40 neue Wohnungen entstanden. Es sind weitere Wohnungen im Bau. Die Distanz von der erwähnten Buslinie, die den 7,5-Minuten-Takt hat, bis zu diesen Gebieten, die angeblich gut erschlossen sind, beträgt über einen Kilometer. Ich lade Sie gerne ein, das einmal mit mir zu Fuss abzuschreiten. Dann machen wir vielleicht noch einen Apéro mit dem Quartierverein. Schauen Sie sich das einmal im Detail an. Dann werden Sie Ihre Meinung wahrscheinlich schon etwas revidieren.

Wenn ich es für die Stadt Winterthur generell anschau, ist das Problem wie in anderen Städten wie Dietikon oder Uster auch, dass die Bevölkerung von den ursprünglich gut mit dem Bus erschlossenen Gebieten weggezogen ist. Die Bevölkerung wohnt heute stärker am Stadtrand. Das Problem lässt sich nicht einfach lösen, indem die Buslinien immer mehr verlängert werden – das hat Willy Germann auch gesagt –, sondern da müssen wir mit neuen Konzepten hin. Da ist es ein falscher Ansatz zu sagen, eine neue Bahnstation würden den Bus konkurrenzieren. Das Wort, das Willy Germann zitiert hat, mag ich schon gar nicht wiederholen. Das ist im Prinzip eine Mär. Es muss doch darum gehen, Bahn und Bus optimal zu vernetzen. Wenn das nicht so wäre, dann könnte man in Wetzikon auch die Station Kempfen schliessen. Dort hat es auch einen Ortsbus. Man könnte in Wädenswil die Station Au schliessen. Auch dort hat es einen Ortsbus. Diese Argumente sind nicht sehr zielführend. Deshalb bitte ich dringend, dass Sie diese Bahnstationen, die übrigens auch im kantonalen Richtplan eingetragen sind, nicht einfach so mir nichts dir nichts über Bord werfen, sondern dass Sie das aufgrund neuer Fakten nochmals überprüfen.

Es hat im Moment wenig Sinn, wenn ich mich gegen die Abschreibung der alten Postulate wehren würde. Ich bin aber überzeugt, dass das Thema neu aufgerollt wird. Das Thema wird zu gegebener Zeit auch diesen Rat neu beschäftigen.

Zwei Anmerkungen zum Schluss: Wir Grünen sind für die Förderung des öffentlichen Verkehrs. Wir wollen das aber nicht in einer Mogelpackung à la «Avanti» machen, sondern das soll getrennt sein. Wir haben über Jahrzehnte immer die Förderung des Privatverkehrs miterleben müssen. Winterthur–Schaffhausen ist ein Paradebeispiel: Die Strasse ist schon lange fertig, der Zug lässt immer noch auf sich warten. Solange die Bahn in dieser Art und Weise hinterherhinkt, müssen wir gravierende Korrekturen an der Verkehrspolitik anbringen. Eine positivere Haltung zu diesen Postulaten – ich zitiere da vor allem das Postulat mit den zusätzlichen S-Bahn-Stationen – wäre daher wünschenswert. Um nicht nur Schelte zu geben, vielleicht zum Schluss auch Dank, dass die S-Bahn-Station Hegi gelegentlich kommen wird. Auch das war ein Vorstoss aus dem geschmähten Winterthurer Parlament. Es war offenbar doch ein bisschen mehr als Inseldenken. Auch ein Dank für den Halbstundentakt Winterthur–Bülach. Auch da gibt es einen Wermutstropfen. Die Stadt Winterthur hat es nicht geschafft, auf die Eröffnung dieses Halbstundentakts in Wülflingen beispielsweise eine gute... (*Die Redezeit ist abgelaufen.*)

Jorge Serra (SP, Winterthur): Der Winterthurer Reigen geht weiter. Die SP-Fraktion ist weitgehend mit dem regierungsrätlichen Bericht einverstanden und stimmt der Abschreibung der Postulate zu.

Der Regierungsrat schreibt in seinem Bericht, dass die Erschliessung mit öffentlichem Verkehr für den Raum Winterthur gut, aber noch nicht optimal ist. Zudem wird ein überdurchschnittliches Wachstum der Wohnbevölkerung in den Gebieten Wil–Sankt-Gallen, dem Thuratal und dem Korridor Weinland–Schaffhausen prognostiziert. Damit ist auch mit einer Zunahme der Pendlerströme nach Winterthur und Zürich zu rechnen. Handlungsbedarf ist also gegeben.

Erfreulicherweise haben wir bereits mit dem Rahmenkredit für die dritte Teilergänzung der S-Bahn einige Vorhaben und Investitionen beschlossen, die mit den Postulaten, die wir heute abschreiben, verlangt wurden. Dazu gehören etwa der Bau der S-Bahn-Station Hegi, die Verlängerung der S16 bis nach Schaffhausen und die Verdichtung zum Halbstundentakt der Verbindungen Winterthur–Wil und Winterthur–Bülach. Allerdings hätte sich die SP gewünscht, dass diese Vorhaben etwas schneller vorangetrieben worden wären. Einige Vorhaben sind verzögert worden, sodass diese nun der Entwicklung hinterherhinken. Zum Beispiel ist in Hegi die ganze Neuüberbauung be-

reits erstellt, aber die S-Bahn-Station ist noch weit und breit nicht vorhanden.

Die SP steht selbstverständlich auch hinter der Vision «Winti-Thur-Bahn», die den Viertelstundentakt auf der S12 und der neuen S11 bringen soll. Voraussetzungen für diese Angebotserweiterungen sind aber der Ausbau der Strecke Flughafen–Winterthur und der Durchgangsbahnhof Löwenstrasse. Da sind wir bekanntlich nicht abschliessend zuständig. Da muss Bern vorwärts machen.

Mit den erwähnten Massnahmen erhält Winterthur tatsächlich, so wie damals postuliert wurde, neben der bestehenden S12 drei weitere Durchmesserlinien und damit eine bessere Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr. Wer A sagt, müsste auch B sagen. Vielleicht ist es, wie das die Grünen gefordert haben, richtig, dass hier noch weitere Haltestellen gebaut werden müssen. Das wird uns im Einzelfall weiterhin beschäftigen, ob ein Ausbau der Winterthurer Verkehrsbetriebe der richtige Weg zum Ziel ist oder eine neue S-Bahn-Haltestelle.

Wir sind für Abschreibung.

Ernst Brunner (SVP, Illnau-Effretikon): Auch wenn ich nicht von Winterthur bin – unsere Gemeinde hat nur ein kleines Stück gemeinsame Grenze –, erlaube ich mir trotzdem, zu diesem Geschäft zu sprechen.

Worum es geht, hat Esther Arnet erklärt. Das sind meiner Ansicht nach drei Postulate, die etwas bewirkt haben. Es ist bei diesen nicht so, wie kürzlich Richard Hirt in einer Kommissionssitzung gesagt hat, ein Postulat sei dazu da, um abgeschrieben zu werden. Diese Postulate haben etwas erreicht. Die Ideen sind in die Studien «Winti-Thur-Bahn» eingeflossen, die unter der Leitung des ZVV die Bedürfnisse von SBB, der Stadt Winterthur, der angrenzenden Kantone Schaffhausen, Thurgau und Sankt Gallen sowie der regionalen Verkehrskonferenz und der Regionalplanungsgruppe aufgelistet und auf ihre Machbarkeit untersucht haben. Es ist also etwas passiert. Die Studie «Winti-Thur-Bahn» zeigt auf, dass von den diversen zusätzlich geforderten Haltestellen nur diejenige in Hegi genügend Potenzial aufweist. Die logische Folge davon ist, dass sie in die dritte S-Bahn-Teilergänzung aufgenommen worden ist. Hier haben wir schon vor einiger Zeit den Kreditbeschluss dazu gefällt. Die weiteren vier Haltestellen betreffen Gebiete, die schon heute gut bis sehr gut erschlossen sind. Auch ich, Matthias Gfeller, muss ungefähr einen Kilometer gehen, wenn ich die Bahn erreichen will. Es gibt bei uns auf dem Land eben Leute, die

noch zu Fuss gehen können. Mir scheint, je grösser die Stadt, desto

gehfauler die Personen, denn in der Stadt Zürich hat man mit dem Hürlimann-Bahnhof verlangt, die Distanz auf 200 Meter zu reduzieren.

Die Durchmesserlinien, wie sie in einem Postulat gefordert werden, werden mit dem neuen Projekt «Winti-Thur-Bahn» neu eingeführt. Sie sind Bestandteil der Verlängerung verschiedener Strecken nach Wil, Frauenfeld, Stein am Rhein, Schaffhausen und Bülach. Sie sehen, auch da ist viel gegangen.

Neues Rollmaterial, wie auch gefordert wurde, wird einerseits von den SBB angeschafft. Die Turbo AG hat für den Bedarf auf den von ihr betriebenen Linien bereits neues, einstöckiges, niederfluriges Rollmaterial in Auftrag gegeben.

Für die Einführung des Halbstundentakts auf der Linie Winterthur–Bülach ist kein Ausbau der Infrastruktur notwendig. Dieser Ausbau erfolgt auf Grund des Bedarfs.

Zusammenfassend kann man sagen, dass mit dem Projekt «Winti-Thur-Bahn» viele Anliegen der Postulanten erfüllt sind und dass andere Anliegen aber grosse Infrastrukturerweiterungen zur Folge haben und daher aus finanziellen Gründen vorläufig hinausgeschoben werden müssen.

Die drei Postulate empfiehlt die KEVU einstimmig zur Abschreibung. Die SVP-Fraktion schliesst sich dieser Empfehlung an. Ich bitte Sie, dies auch so zu tun.

Zum Schluss hätte ich noch eine Bemerkung zum ganzen Prozedere. Auf meinem Manuskript steht Illnau, 22. Mai 2003. Das war das letzte Mal, als dieses Traktandum so ungefähr im vorderen Teil der Traktandenliste stand. Jetzt haben wir den 2. Februar 2004. Die KEVU hat am 17. September 2002 beschlossen. Es scheint mir, dass solche Geschäfte nicht so lange auf unserer Traktandenliste herumrutschen sollten. Da müssen wir uns etwas einfallen lassen.

Martin Mossdorf (FDP, Bülach): Den Winterthurer möchte ich sagen, dass sie zufrieden sein sollten mit dem, was jetzt passiert ist. Die Angebotsentwicklung wie das Konzept «Winti-Bahn» aufzeigt, ist eine gute Grundlage für die Bearbeitung der anstehenden Aufgaben in diesem Raum. Der vorliegende Bericht zeigt aber auch deutlich auf, was in den nächsten zehn Jahren möglich ist und was Wunschbedarf bleibt – mit oder ohne «Avanti».

Wir unterstützen deshalb auch die machbaren vorgeschlagenen Massnahmen wie zum Beispiel den Bau der Haltestelle Hegi und den Ausbau der drei Durchmesserlinien. Jedoch die Haltestelle Töss-Försterhaus hat eindeutig gezeigt, dass es sich hier um ein schlechtes Kosten-Nutzen-Verhältnis handelt. Die hohen Kosten von 50 Millionen Franken wären hier ganz sicherlich nicht zu verantworten. Ich begrüsse es aber, dass auf den S-Bahn-Linien laufend neues, niederfluriges Rollmaterial eingesetzt wird, das bereits anläuft, auch wenn diese Vorlage nun schon zwei Jahre alt ist. Es geht weiter.

Persönlich freue ich mich natürlich, dass der Halbstundentakt von Bülach nach Winterthur oder umgekehrt eingeführt wird. Ich hoffe aber, dass dies nicht erst im Jahr 2012 abgeschlossen ist, dann, wenn ich pensioniert bin. Ich möchte das vorher geniessen können.

Kurt Schreiber (EVP, Wädenswil): Es gibt ein Sprichwort, das sagt «Wer zu spät kommt, den bestraft das Leben». Das hat Mihail Gorbatschow gesagt. Bei dieser Vorlage kann man das vielleicht bei zwei Projekten auch sagen. Es geht um die Haltestelle Hegi. Es ist sehr positiv zu werten, dass sie kommt. Leider kommt sie aber fast zu spät. Die Häuser dort sind jetzt im Bau. Die Leute ziehen jetzt dort ein, und sie sehen keine Bahnverbindung. Es wird ihnen zwar gesagt, es komme dann einmal ein Zug. Bis der Zug aber kommt, ist das zweite Auto bereits angeschafft, und es wird schwierig sein, diese Leute freiwillig zum Umsteigen zu bewegen. Dasselbe kann auch von Oberseen gesagt werden. Dort bin ich zwar auch absolut damit einverstanden, dass die Haltestelle vorderhand nicht realisiert werden kann. Viel gescheiter wäre es, wenn man im Bahnhof Seen selbst Buslinien von dort aus Richtung Iberg und Oberseen führen würde. Dann würde eher umgestiegen. Auch dort ist es so, dass Dutzende von neuen Blöcken gebaut worden sind und die Haltestelle kommt nicht. Der Bus nach Iberg fährt von Winterthur-Hauptbahnhof aus. Das ist erstens viel zu lange. Zweitens ist man mit dem Zug wesentlich schneller. Drittens ist es zu bedauern, wenn es in Seen keine Verbindung gibt.

Zur Haltestelle Försterhaus: Da hat es zwei S-Bahn-Linien, die davon betroffen sind, die S7 und die S12. Glauben Sie wirklich im Ernst, dass alle Leute, die in Winterthur-Hauptbahnhof einsteigen und schnell nach Zürich kommen wollen, nämlich in 19 Minuten, noch Freude haben, wenn sie bei einer Gehwegdistanz von zirka einem Kilometer beim Försterhaus nochmals stehen bleiben? Nein, Matthias Gfeller, hier kann ich Ihnen überhaupt nicht zustimmen. Die Haltestel-

le Försterhaus ist wirklich nicht notwendig. Man kommt sehr gut vom Försterhaus in Töss Richtung Endstation der Linie 1. Dort geht es sehr schnell Richtung Hauptbahnhof. Man kommt auch vom Tössfeld sehr schnell Richtung Hauptbahnhof. Man schafft diese Distanz sogar zu Fuss in einer guten Viertelstunde. Hier kann wirklich keine Rede davon sein, dass das gemacht wird. Dazu kommt, dass die Linie Winterthur–Zürich hoffnungslos überlastet ist. Wenn da noch zusätzliche Halte eingeschaltet werden, dann wird die Kapazität noch mehr reduziert. Wollen Sie denn wirklich, dass einzelne S-Bahn-Linien dort weggenommen werden, dass man beispielsweise sagt, die S8 fährt überhaupt nicht mehr nach Winterthur? Ich glaube, das kann nicht Ihr Ernst sein. Aus diesem Grund kann man der Abschreibung dieses Postulats ohne weiteres zustimmen.

Ich erinnere daran, dass die Bahn kein Tram ist. Das Tram erfüllt eine wichtige Funktion im Nahverkehrsbereich. Die Bahn muss ihre Funktion in den mittleren und weiteren Distanzen erfüllen, damit wir wirklich alle schnell weiter kommen.

Noch eine Erklärung zum Bahnhof Au: Matthias Gfeller hat mich da ein bisschen aus der Reserve gelockt. Ich erwidere ihm doch freundlich, dass man zirka zwei Kilometer geht. Selbstverständlich schaut man auch dort, dass man Busverbindungen hat. Es hat aber sicher auch dort Leute, die auf diesen Bahnhof angewiesen sind. Dazu kommt noch ein Weiteres: Er wird keine Kapazität wegpressen, wie das auf der Linie Zürich–Winterthur der Fall ist.

Man kann sagen, die Verbesserungen kommen. Sie kommen zwar spät. Ich habe mit einem Sprichwort angefangen. Ich höre auch mit einem Sprichwort auf: «Es ist besser spät als nie.» In diesem Zusammenhang sind alle diese Vorhaben zu unterstützen und selbstverständlich die Postulate abzuschreiben.

Matthias Gfeller (Grüne, Winterthur): Lieber Kurt Schreiber, nur eine kurze Replik. Sie haben es selber gesagt, es ist etwa eine Viertelstunde von der Trolleybus-Endstation bis zum betroffenen Quartier. Das ist etwa dieser Kilometer... (*Zwischenruf Kurt Schreiber: Ich habe Bahnhof gesagt.*)

Ratspräsident Ernst Stocker: Machen Sie es im Foyer aus, sonst müssen wir uns nicht wundern, wenn die einen noch «Traktätli» aus dem letzten Jahrhundert hier vorlesen müssen.

Matthias Gfeller (Grüne, Winterthur): Dieser Kilometer entspricht nicht einmal der Angebotsverordnung. Sie sind 400 Meter vor. In der Stadt Zürich ist es kein Geheimnis, dass man eigentlich 300 Meter so etwa als vernünftige Norm nimmt. Auch da muss sich der öffentliche Verkehr ein bisschen nach der Kundschaft richten.

Zu Ernst Brunner: Vergessen Sie nicht, dass die Bevölkerung im Durchschnitt immer älter wird und dass gerade die Benutzer des öffentlichen Verkehrs immer älter werden. Entsprechend wird die Kundschaft viel sensibler gegenüber diesen Fusswegdistanzen.

Ich habe mich nicht gegen die Abschreibung der Postulate aus dem letzten Jahrtausend gewehrt. Ich lade Sie aber alle ein, offen zu sein für neue Lösungen. Die neuen Lösungen werden heute in einer Woche in Winterthur präsentiert. Dann rollen wir die Diskussion neu auf. Es ist eine gute Gelegenheit für die neue Volkswirtschaftsdirektorin, unvoreingenommen mit neuem Datenmaterial – ich habe die Volkszählung 2000 erwähnt, die leider erst jetzt in einer feinen Auflösung verfügbar ist – die Sache zu prüfen und dazu zu stehen, dass sich im Bericht der «Winti-Thur-Bahn» gewisse Fehler eingeschlichen haben.

Ich danke allen für Kenntnisnahme und für die Offenheit gegenüber neuen Lösungen.

Regierungsrätin Rita Fuhrer: Das Anliegen der Postulate wurde in Zusammenhang mit dem Konzept «Winti-Thur-Bahn» tatsächlich eingehend geprüft. Ein grosser Teil der Anliegen wird nun im Rahmen dieses Konzepts und auch in Zusammenhang mit der dritten Teilergänzung der S-Bahn umgesetzt. Es geht konkret um folgende Punkte. Ich erwähne sie nochmals, um die Zeitangaben zu geben, die etwa zu erwarten sind, nicht dass Sie denken, Sie müssten noch bis ins nächste Jahrhundert warten. In den nächsten Jahren sollen zwei neue Durchmesserlinien verwirklicht werden: die S8 Zürich–Winterthur–Weinfelden voraussichtlich 2007, die S16 Zürich-Flughafen–Winterthur–Schaffhausen auch voraussichtlich im Jahr 2007. Das ist nicht mehr allzu weit entfernt. Auf der Strecke Winterthur–Bülach soll in den nächsten Jahren – da kann ich Ihnen keine genauere Auskunft geben – der Halbstundentakt eingeführt werden. Ebenfalls bis 2007 soll die Haltestelle Hegi gebaut werden. Sie ist Teil der bewilligten dritten Teilergänzung der S-Bahn. Auf den Bau weiterer Haltestellen wurde auf Stadtgebiet Winterthur auch aus wirtschaftlichen Überlegungen vorläufig verzichtet. Insbesondere die Haltestelle Töss weist mit Kosten von etwa 50 Millionen Franken ein sehr schlechtes Kos-

ten-Nutzen-Verhältnis aus. Zudem würde diese Haltestelle höhere Reisezeitverluste als Reisezeitgewinne verursachen. Auf verschiedenen Strecken wird ab diesem Jahr das alte Rollmaterial vollumfänglich durch neues, niederfluriges Rollmaterial ersetzt. Also schon in diesem Jahr beginnt das Auswechseln des Rollmaterials.

Wir beantragen Ihnen deshalb Abschreibung der drei Postulate.

Ratspräsident Ernst Stocker: Das Wort wird nicht mehr gewünscht. Die vorberatende Kommission schlägt die Abschreibung der drei Postulate vor. Ein anderer Antrag wurde nicht gestellt. Somit ist das Verfahren beendet. **Die Postulate KR-Nr. 318/1997, 359/1998 und 240/2000 sind abgeschrieben.**

Das Geschäft ist erledigt.

7. Probleme im Zusammenhang mit Schwarzwild

Bericht und Antrag des Regierungsrates vom 23. Oktober 2002 zum dringlichen Postulat KR-Nr. 206/2002 und gleich lautender Antrag der WAK vom 14. Januar 2003, **4014**

Hansjörg Schmid (SVP, Dinhard), Präsident der Kommission für Wirtschaft und Abgaben (WAK): Gestützt auf den Bericht der Regierung beantragt die WAK dem Kantonsrat einstimmig, der Vorlage 4014 betreffend Probleme im Zusammenhang mit Schwarzwild zuzustimmen und damit das Postulat 206/2002 von Jürg Leuthold und Mitunterzeichneten als erledigt abzuschreiben.

Vertreter des Amtes für Landschaft und Natur haben die Kommission umfassend über die diversen Massnahmen informiert, die speziell für die Bekämpfung von Wildschweinschäden getroffen worden sind. In Absprache mit der Jägerschaft werden seit 1992 jährlich neue Massnahmen ergriffen. Anhand der Daten zeigt sich, dass diese Sondermassnahmen zu greifen beginnen. Schade nur, dass es so lange gedauert hat und dass es so viel Energie gebraucht hat, bis die Schadenssumme stabilisiert werden konnte und die Wildschweinpopulation dank guter Abschusszahlen insgesamt ebenfalls stabil ist.

Einzelne Gebiete beispielsweise rund um den Irchel sind aber weiterhin stark betroffen, teilweise auch, weil die Abschusszahlen im Vergleich zu anderen Gegenden zu tief sind. Diese ungenügenden Ergebnisse sind auf zwei Faktoren zurückzuführen. Zum einen sind die Tiere nachtaktiv und sehr intelligent. Sie haben gelernt, den Jägern auszuweichen. Zum anderen geraten die Jäger an ihre zeitlichen und physischen Grenzen. Für einen einzigen Abschuss braucht ein Jäger durchschnittlich 44 Stunden. Die meisten sind berufstätig und können nicht nächtelang auf dem Hochsitz sein. Trotzdem muss der Druck auf die Jägerschaft in einzelnen Gebieten erhöht werden.

Das Amt für Landschaft und Natur und betroffene Gemeinden haben deshalb ein Konzept erarbeitet. Dabei wird vor allem Wert auf eine intensive Zusammenarbeit zwischen Jägerschaft, Landwirtschaft und Gemeinden gelegt. In Kleinandelfingen, Marthalen und Rheinau konnten auch Erfolge verzeichnet werden.

Bei der Bekämpfung der Wildschweinschäden sind neben den jagdlichen Massnahmen auch die Bemühungen der Landwirtschaft zu berücksichtigen, die sich in einem äusserst komplexen Umfeld zu behaupten hat. Die Bauern haben in den letzten Jahren besser gelernt, mit den Wildschweinen zu leben. Sie haben die Bewirtschaftung der Felder entsprechend angepasst. Kleinere Schäden werden nicht mehr gemeldet, sondern von den Bauern selber getragen. Das muss von der Jagdverwaltung und der Jägerschaft auch anerkannt werden. Weiter sollte auch die Jagdverwaltung gegenüber der Jägerschaft und der Landwirtschaft toleranter sein. Dank administrativer Vereinfachungen können Bauern und andere verwandte Berufsgattungen nun erleichtert selber das Jagdpatent machen. Auch bei der Landwirtschaft ist die Einsicht gewachsen, dass die Zusammenarbeit mit den Jägern intensiviert werden muss.

Gestützt auf die schriftlichen und mündlichen Ausführungen der Regierung ist die WAK der Ansicht, dass die heutigen Anstrengungen in den Bereichen Prävention, jagdliche Massnahmen und Entschädigungen für die Landwirte in Zusammenarbeit mit den betroffenen Jägern, Bauern und Gemeinden weiterverfolgt und, wo sinnvoll, intensiviert werden muss. Die WAK beantragt Ihnen deshalb, den Bericht der Regierung zustimmend zur Kenntnis zu nehmen und der Abschreibung des Postulats von Jürg Leuthold zuzustimmen.

Hansruedi Hartmann (FDP, Gossau): Wildschweine sind ausserordentlich intelligente Tiere. Ihnen beizukommen, ist kein Kinderspiel. Ihre Intelligenz beeindruckt. Würden nicht sehr grosse Schäden verursacht, die den Bäuerinnen und Bauern ans Portemonnaie gehen, die Wildschweine wären Grund grosser Freude. Wenn man sie mit Musik oder einfach mit Lärm vertreibt, indem man Radios aufstellt, so merken die gescheiten Sauen schnell, dass diese Apparate harmlos sind und freuen sich daran, die Apparate als Spielzeug zu benutzen, anstatt vor ihnen davonzupreschen. Obwohl mit dem Dreiklang Prävention, jagdliche Massnahmen und Entschädigung an die Bauern gute Erfahrungen gemacht worden sind, besteht das Problem nach wie vor, dass sich zu viele Tiere mit Vergnügen in bäuerlichen Bereichen tummeln und der Landwirtschaft grossen Schaden zufügen.

Der umtriebige Chef der Sauen in der Verwaltung, Max Staub, versucht nach wie vor, die Tiere zu überlisten, hat Kontakte zwischen Landwirten und Jägern intensiviert und ist überzeugt davon, dass die Regierung richtig handelt, wenn sie die Abschreibung des Postulats beantragt. Dieser Überzeugung ist auch die FDP-Fraktion. Sie empfiehlt, das Postulat 206/2002 als erledigt abzuschreiben und trotzdem die Wildsauen nicht aus den Augen zu lassen. Ihnen, den wilden Schweinen, wird es egal sein, ob wir heute abschreiben oder nicht, tun wir es trotzdem.

Katharina Prelicz-Huber (Grüne, Zürich): Auch die Grünen sind klar für die Abschreibung des Postulats. Wir haben festgestellt – es war eine der amüsantesten Kommissionssitzungen, die ich in meiner Tätigkeit als Kantonsrätin erleben durfte –, dass das Problem nicht derart dramatisch ist, wie es im Postulatstext tönt beziehungsweise es gibt für die betroffenen Bauern, für die es tatsächlich unangenehm sein kann, eine Entschädigung. Das funktioniert. Das sind rund 250'000 Franken im Jahr, die ausbezahlt werden. Aber, was sichtbar wurde, die Sauen sind sehr gescheit und vielleicht sogar gescheiter als der Mensch. Vor allem tun sie dasselbe wie der Mensch. Sie bedienen sich an den Vorräten, die die Bauern für sie bereitstellen, da sie teilweise von der natürlichen Lebensgrundlage her keine mehr haben, die wiederum der Mensch teilweise zerstört hat. Wenn dann die Rechnung gemacht wird, schneidet der Mensch immer noch schlechter ab als die Sau, die sich an den Vorräten bedient hat. Was weiter eklig ist, die Jäger sind entweder zu langsam, im Sinne von «die Tiere waren schon da, bevor sie kamen, beziehungsweise es ist kein kurzes, schnelles

Schnäppli möglich». Es braucht nämlich stundenlanges Sitzen auf den Hochsitzen. Das ist nicht immer so angenehm. Dazu kommt, dass das sehr ausgeklügelte System der Sensoren an den Futternäpfen, die die Sauen locken sollten, durchschaut wurde. Vielleicht wäre eine Weiterbildung für die Jäger angebracht, damit sie gescheiter mit den Sauen umgehen können.

Wir stimmen der Abschreibung des Postulats zu.

Ernst Meyer (SVP, Andelfingen): Das Postulat 206/2002 wurde bereits am 8. Juni 2002 als dringlich erklärt. Die Problematik hat sich leider seit damals nicht entschärft. Immer noch ist der Schwarzwildbestand sehr gross und richtet auch grossen Schaden in den Feldkulturen an, insbesondere in Kartoffeln, Zuckerrüben, Getreide und Mais. Es ist selbstverständlich, dass die Landwirte sich ärgern und erbost sind, wenn ihre Kulturen vor der Ernte verwüstet werden. Es ist nicht nur der finanzielle Schaden. Pflegen Sie einmal eine Kultur und dann wird sie vom Schwarzwild kurzerhand verwüstet oder unbrauchbar gemacht.

Ich bin mit der Aussage, dass ein Fehlabschuss nicht zu einer Kriminalisierung des Jägers führe, nicht einverstanden. Ich denke da an die vor kurzem auf der Homepage der Jagdverwaltung veröffentlichte Stellungnahme zum Urteil eines Bezirksgerichts, das einen Jäger frei gesprochen hat. Der Jagdverwalter verpönte dieses Urteil in den höchsten Tönen, auch wenn es erst mündlich im Dispositiv vorlag. Auch ist erwähnenswert, dass der Jagdverwalter selbst die anklagende Seite vertritt. Es wurde einem klar, dass die Aussage in der Antwort auf das Postulat also nicht mit der Realität übereinstimmt. Es stellt sich überhaupt die Frage, was das grössere Problem für die Landwirtschaft und die Jägerschaft darstellt, das Schwarzwild oder der Herr Jagdverwalter. Die Landwirtschaft ist der Ansicht, dass der Mensch, auch wenn er Jäger ist und uns als Bauern unsere Probleme mit dem Schwarzwild auf waidmännische Art helfen löst, mindestens den gleich grossen Stellenwert wie das Tier einnehmen darf. Beim Jagdverwalter haben wir das Gefühl, dass es nicht immer so ist. Wir hoffen, dass bei der Neuwahl des Fischerei- und Jagdverwalters nicht nur auf das wildbiologische Fachwissen abgestellt wird, sondern auch das kommunikative Können in die Evaluation mit einbezogen wird. Ich denke, dass heute eine Neuwahl eines Fischerei- und Jagdverwalters nicht mehr vonstatten gehen darf, ohne dass mit den Betroffenen,

sprich Jägern und Landwirten, vorgängig gesprochen wurde. Wir aus der Landwirtschaft würden uns gerne für solche Gespräche zur Verfügung stellen.

So sind wir der Meinung, dass in Zukunft der grosse Energieaufwand, der in den vergangenen Jahren auf beiden Seiten erbracht werden musste, um die Interessen des Berufsstands einzubringen und angehört zu werden, auf ein erträgliches und vernünftiges Mass reduziert werden könnte. Ich bitte die Volkswirtschaftsdirektorin, Rita Fuhrer, sich dieser ganzen Problematik anzunehmen.

Germain Mittaz (CVP, Dietikon): Der Bericht ist sehr interessant, vor allem der statistische Teil. Die Ausführungen in der WAK haben uns überzeugt. Wir stellen fest, dass Anstrengungen gemacht werden. In den letzten Jahren sind einige Verbesserungen getroffen worden. Wir hoffen, dass es so weiter geht.

Die CVP-Fraktion stimmt der Abschreibung des Postulats zu.

Regula Götsch Neukom (SP, Kloten): Als ich mit 22 Jahren der SP beigetreten bin mit dem Ziel, die Welt zu verbessern, habe ich eigentlich nicht unbedingt damit gerechnet, dass ich dereinst jeweils die Sprecherin der SP-Fraktion sein werde, wenn immer es um Schweine aller Art geht. So unerwartete Aufgaben haben auch ihr Gutes, weil ich nämlich in letzter Zeit sehr viel gelernt habe, nicht nur über die Schweine am Strickhof, sondern auch über die Wildschweine. Die, das muss ich gestehen, beeindruckten mich. Ich will hier keineswegs in romantische Schwärmereien über die Klugheit der Wildschweinfrauen verfallen, die ihre Rotten offenbar sehr geschickt führen. Die werden übrigens nicht dümmer werden, wenn ein neuer Jagdaufseher kommt.

Es ist mir durchaus bewusst, dass der Schaden, den sie anrichten, nicht negiert werden kann, ganz egal, ob der Mensch nun selber schuld ist an diesen Schäden oder nicht. Mitschuldig ist er zum Beispiel deshalb, weil sich wegen der Autobahn Zürich–Sankt-Gallen die Schweine nicht weiter in den Osten ausbreiten können, was natürlich zu vermehrten Schäden im Westen der Autobahn führt. Ich hoffe einfach, dass der Süden wenigstens davor verschont bleibt.

Wenn man mit einem unbelasteten Blick an ein Problem herankommt, das nicht direkt mit dem eigenen Leben zu tun hat, sieht man manchmal anderes als die Betroffenen selber, welches hier die Bauern und Jäger sind. Mir hat es jedenfalls sofort eingeleuchtet, dass es über-

haupt nichts bringen würde, die störenden Wildschweine einfach blindwütig abzuschliessen. Das würde einerseits dazu führen, dass die Rotten auseinander fallen und so noch mehr Schaden anrichten. Andererseits wird dadurch die Produktion von jungen Säuli animiert, was das Problem schliesslich verschärft.

Der kantonale Jagdaufseher hat uns sehr lebensnah dargelegt, wie man mit Köpfchen versucht, die Wildschweinpopulation unter Kontrolle zu halten. Dies scheint auch zu gelingen. Etwas ist mir bei der Beratung in der Kommission besonders aufgefallen. Offenbar sind nicht alle Jagdgesellschaften in der Lage, so viele Wildschweine zu schiessen, wie es eigentlich nötig wäre. Begründet wurde dies mit der teilweisen Überalterung dieser Gesellschaften. Der Gedanke, dass die älteren Herren den vifen Bachen nicht Meister werden, hat mir irgendwie gefallen. Andererseits wollen wir aber nicht, dass die guten Männer Rheuma und andere Gebrechen riskieren, nur weil sie offenbar derart lange bei Wind und Wetter ansitzen müssen, bis sie eine Wildsau erwischen. Da besteht also allenfalls Handlungsbedarf. Allerdings kommt in der aktuellen Finanzlage ein vermehrtes staatliches Eingreifen wohl nicht in Frage.

Die SP-Fraktion ist der Meinung, dass von Seiten des Kantons bereits viele Massnahmen ergriffen worden sind und dass auf das Problem adäquat reagiert wurde. Wir sind mit der Abschreibung des Postulats deshalb einverstanden.

Peter Reinhard (EVP, Kloten): Die Sauen von heute sind die Schinken von morgen. Das ist ein altes Sprichwort. Wir sind froh, dass die Regierung nicht nur den Abschuss zur Diskussion stellt, sondern eine Vielzahl von möglichen Massnahmen, um die Problematik in den Griff zu bekommen. Dazu gehören auch die Ökowieden, Ablenkungsfütterungen in Brachflächen, aber auch Ausdehnung von Abschussmöglichkeiten und so weiter.

Die EVP-Fraktion ist mit der Antwort zufrieden. Wir sind im Gegensatz zu einem Vorredner auch der Meinung, dass der Jagdverwalter immer sehr gesprächsbereit und offen war und nicht nur einseitig beurteilt, sondern ganzheitlich. In dem Sinn stehen wir voll hinter ihm. Wir sind froh, dass die Regierung lenkt und nicht nur ein Verwaltungsangestellter.

Hans Jörg Fischer (SD, Egg): Ich rede jetzt als betroffener Landwirt von Wildschweinschäden. Die Wildschweine sind ein Problem für den Kanton Zürich. Vergangenen August waren die Wildschweine des Nachts in meinem Maisfeld im Pfannenstielgebiet. Das ist zwischen Greifen- und Zürichsee. Da hat es also auch Wildschweine – zwei- und vierbeinige. Die mannshohen Maisstängel lagen wie geknickte Grashalme am Boden. Viele waren «rübis und stübis» bis zum Kolben abgefressen. Etwas weiter unten haben die Tiere noch die Wiese aufgebrochen. Max Straub, Fischerei- und Jagdverwalter des Kantons Zürich, meint zwar, es seien nur einzelne Ausbrüche. Die Wildschweinschäden seien gleich bis abnehmend und die Schadenersatzforderungen sogar rückläufig. Ich habe auf Schadenersatz verzichtet – ich sagte dem Jäger, er solle mir eine Rehleber und eine gute Flasche Wein bringen –, weil der Wildbestand deutlich abgenommen hat.

Ich glaube nicht, dass das stimmt, was Max Straub sagt. Deshalb muss man das Problem weiter verfolgen und etwas machen und das Postulat abschreiben. Es gibt Ablenkfütterung oder Abschuss.

Jürg Leuthold (SVP, Aeugst a. A.): Ich stimme den meisten Rednerinnen und Rednern zu. Die Sauen sind sehr intelligent. Wenn sie im Morgengrauen auf den Teller schauen, dann sehen sie das «SVP-Sünneli». Im Zeitpunkt der Einreichung der beiden dringlichen parlamentarischen Vorstösse, das heisst im Juli 2002 war die Problematik in Bezug auf das nun heimische Schwarzwild dermassen hoch, dass wir uns veranlasst gesehen haben, die erwähnten Vorstösse einzureichen und verschiedene Fragen respektive Forderungen zu stellen. Heute gibt es in diesem Saal so viele Fachfrauen und Fachmänner – ich denke insbesondere an Katharina Prelicz und Regula Götsch –, die lieber ihre Rede in diesem Bereich etwas im Zügel gehalten hätten, anstelle der Jägerschaft Vorwürfe zu machen.

Vorab danken wir dem Regierungsrat für die umfassende Beantwortung der gestellten Fragen. Dabei halten wir fest, der Schwarzwildbestand im Kanton Zürich hat sich in den letzten zehn Jahren kontinuierlich vermehrt. Der Jägerschaft ist es gelungen, sich dank enormer zeitlicher, aber auch materieller – ich denke hier insbesondere auch an die Einrichtungen – Aufwendungen der sich ausweitenden Population des Schwarzwildes mit Erfolg entgegenzustellen. An dieser Stelle danke ich der Zürcher Jägerschaft für ihren im wahrsten Sinne des Wortes unermüdlichen Einsatz. Damit ist jedoch das Schadenproblem nicht gelöst. Es ist uns klar, dass dort, wo Wildschweine sesshaft sind,

Schäden an landwirtschaftlichen Kulturen entstehen. Diese sind durch eine konsequente, richtige und adäquate Bejagung der Wildsauen möglichst tief zu halten. Dazu gehören jagdliche Rahmenbedingungen, die einerseits keine Schusshemmung verursachen und andererseits die gesetzlichen Bestimmungen der waidgerechten Jagd und der Tierschutznormen nicht verletzen.

Mit Genugtuung haben wir feststellen können, dass in den letzten Jahren die anfänglich sehr restriktiven Bestimmungen über die Schwarzwildbejagung durch die Kantonale Jagdverwaltung sukzessive gelockert wurden und diese heute in der Jägerschaft mehrheitlich als sehr gut beurteilt werden. Wer die Jagd ausübt, weiss, dass ungewollte Fehlabschüsse leider vorkommen können. Dies ist zu bedauern. Aber letztlich ist sie nur durch eine sehr gute Aus- und Weiterbildung der Jägerschaft, wie dies im Kanton Zürich übrigens gemacht wird, Katharina Prelicz, zu minimieren. Über die Ahndung solcher fehlbaren Schützinnen und Schützen kursieren in Jägerkreisen viele Geschichten. Die Jagdverwaltung ist anzuhalten, die Jägerschaft in geeigneter Weise offen über solche Tatbestände zu informieren und deren Sanktionen offen zu legen. Dadurch können auch die geltenden Massstäbe, die für alle Jägerinnen und Jäger zu gelten haben, bekannt gemacht werden. Dies schafft einerseits Vertrauen zwischen Jagdverwaltung und Jägerschaft, und andererseits wird dadurch die Gerüchteküche eliminiert. Dass Jagdgesellschaften, die ihren hegerischen Auftrag nicht richtig erfüllen können oder wollen, sanktioniert werden, ist folgerichtig. Es darf nicht sein, dass durch eine falsche Bejagung des Schwarzwildes die Schäden an landwirtschaftlichen Kulturen grösser werden.

Die Schäden durch die Wildsauen an landwirtschaftlichen Kulturen haben Entschädigungen, die durch den Wildschadenfonds bezahlt werden, ausgelöst, die eine sehr grosse Höhe erreicht haben. Der Wildschadenfonds wird allein durch die Jägerschaft gespiesen. Es ist nicht mehr zumutbar, dass die Sauenschäden allein durch die Jägerinnen und Jäger bezahlt werden müssen. Wir ersuchen den Regierungsrat, jährlich mindestens die Hälfte der entstandenen Wildsauenschäden aus der Staatskasse in den Wildschadenfonds einfliessen zu lassen, damit weiterhin die grosszügige Schadensregulierung gegenüber der Bauernschaft möglich ist. Dieser Betrag ist selbstverständlich saldo-neutral zu generieren. Der Jägerschaft kann inskünftig nicht weiter zugemutet werden, solch hohe Wildschäden aus ihren Mitteln berappen zu müssen, sind sie doch nicht schuld, dass das Schwarzwild die

ganze Schweiz wieder erobert. Die Wildschweinbejagung erleidet dadurch sicherlich keinen Einbruch, weil kein finanzieller Anreiz mehr besteht, wie dies der Regierungsrat ausführt, ist doch die Jagd auf Schwarzwild eine der anspruchsvollsten, aber auch interessantesten Jagdarten.

Der Regierungsrat möchte das Postulat als erledigt abschreiben. Zugegebenermassen könnte man jetzt mit einem Bericht die heutige Situation richtig darstellen, bis auf eine der wichtigsten Komponenten, diejenige der Entschädigung. Es kann doch nicht sein, dass den Jägern die alleinige finanzielle Last zur Bezahlung der Wildschweinschäden aufgebürdet wird. Die wild lebenden Tiere gehören nicht den Jägern, sondern sind Bestandteil unserer Umwelt. Somit ist es nichts als gerecht, wenn wenigstens die Hälfte dieser Sauenschäden durch die Allgemeinheit aufgebracht wird.

Ich bitte Sie deshalb, das Postulat nicht als erledigt abzuschreiben und beantrage

unter dem vorerwähnten Punkt einen Zusatzbericht.

Regula Götsch Neukom (SP, Kloten): Wenn wir ein Gebiet nicht kennen, arbeiten wir uns darin ein, nehmen die Fakten zur Kenntnis, bilden uns eine Meinung und sagen diese in diesem Rat auch. Wir werden uns sicher nicht von der SVP den Mund verbieten lassen. Würden Sie ebenso seriös arbeiten, wären etliche Diskussionen hier drin um einiges angenehmer.

Hansjörg Schmid (SVP, Dinhard), Präsident der WAK: Wenn wir dem Antrag von Jürg Leuthold folgen, erreichen wir leider sein Ziel nicht. Wir erreichen höchstens einen Zusatzbericht. Nach meiner Meinung gäbe es zwei bessere Möglichkeiten, das Ziel von Jürg Leuthold zu erreichen. Erstens müssten Sie eine Motion einreichen, um das Jagdgesetz zu ändern. Bedenken Sie aber, dass mit dem Sanierungsprogramm 04 die Landwirte mehr zur Kasse gebeten werden und dass sie dadurch auch erwarten, dass auch die Jägerschaft ihren Anteil leistet. Wenn es nicht mit der Motion sein soll, dann erachte ich eine Möglichkeit, abzuwarten, bis die Jagdverwaltung neu besetzt ist. Dann können Sie mit den neuen Leuten das Gespräch suchen, sodass man im gegenseitigen Einvernehmen die Schäden tiefer halten kann. Das muss das klare Ziel sein.

Ich bitte Sie, das Postulat abzuschreiben.

Regierungsrätin Rita Fuhrer: Ich will nicht auch noch die Intelligenz der Sauen loben. Fast anderthalb Jahre sind nun vergangen seit der Postulatsbeantwortung. Heute sind die Wildschweinbestände markant tiefer. Sie haben abgenommen in diesen anderthalb Jahren. Bei hohem Jagddruck – das ist die Erfahrung, die man nicht nur hier im Kanton Zürich macht, sondern auch in anderen Jagdgebieten – ist der Bestand von 860 Wildschweinen auf 180 Tiere im Jahr 2003 zurückgegangen. Entsprechend sind auch die Wildschweinschäden zurückgegangen. Der Wildschadenfonds wurde im Jahr 2002 noch mit 270'000 Franken belastet und im Jahr 2003 etwa mit der Hälfte, nämlich 130'000 Franken. An der Vergütungsregelung durch den Fonds will der Regierungsrat festhalten. Die Jäger sollen ein Interesse an hohen Abschussraten haben und auch an einer waidmännischen und tierschützerischen Jagd. Fehlschüsse führen zu einer erhöhten Reproduktionsrate. Auch das ist wissenschaftlich erkannt. Man will also verhindern, dass Fehlschüsse durch die Jägerschaft produziert werden, weil man sich der Verantwortung zu wenig bewusst ist. Der Wildsauenbestand soll gebannt werden und kann auch, wie das Beispiel zeigt, gebannt werden. Die Jagd auf Wildsauen gehört tatsächlich zu den interessantesten Jagden. Mein Vater war Jagdaufseher im Nebenamt. Ich erinnere mich sehr gut an die Freude seiner Jagdkollegen, als sich eine Wildsau vom süddeutschen Raum in die Ostschweiz verirrt hatte. Ein ganzes Heer von Jägern begab sich damals auf die Jagd nach dieser einen Wildsau. Eine kurze Anmerkung zur Besetzung der Chefstelle der Fischerei- und Jagdverwaltung, damit die Gerüchteküche nun endlich aufhört zu brodeln: Es wird ein Anforderungsprofil für diese Stelle erstellt. Dieses Anforderungsprofil wird in einer Ad-hoc-Kommission des ALN diskutiert und zusammengestellt unter Teilnahme aller wichtigen Partner und Interessierten. Danach erst wird diese Stelle ausgeschrieben. Ich hoffe, dass ich damit den Anliegen der Jäger, der Fischer, der Bauern, der Naturschützer, der Tierschützer und der Biologen und so weiter gerecht werde.

Schlussabstimmung

Der Antrag auf Abschreibung wird dem Antrag Jürg Leuthold auf Erstellung eines Zusatzberichts gegenübergestellt. Der Kantonsrat beschliesst mit 140 : 2 Stimmen, dem Antrag von Regierungsrat und vorberatender Kommission gemäss Vorlage 4014 zuzustimmen und das Postulat KR-Nr. 206/2002 als erledigt abzuschreiben.

Das Geschäft ist erledigt.

Persönliche Erklärung

Esther Guyer (Grüne, Zürich): Ich lese heute Morgen im Tages-Anzeiger: «9490 Menschen im Alter zwischen 20 und 29 Jahren hatten Ende Dezember 2003 im Kanton Zürich keine Arbeit.» Das heisst jeder vierte Erwerbslose ist ein junger Erwachsener. Diese Leute machen einen Lehrabschluss und sind nachher erwerbslos. Wie sollen sie den Anschluss ins Erwerbsleben wieder finden? In jedem Stelleninserat wird Berufserfahrung verlangt. Genau diese Chance gibt man ihnen nicht. Es droht die Resignation. Sie hängen herum, und sie verlieren ihr Selbstwertgefühl. Die Zahlen der Erwerbslosigkeit sind amtlich. Das Amt für Wirtschaft und Arbeit bestätigt sie und sagt auch, dass Besserung nicht in Sicht ist.

Was aber sagt unsere Regierung dazu? Regierungsrätin Rita Fuhrer als zuständige Volkswirtschaftsdirektorin sagt gar nichts. Regierungsrat Ruedi Jeker als ihr Vorgänger lässt verlauten, dass er das Problem an die Gemeinden delegiert hat. Es geht hier um die Zukunft unserer Jugend und damit auch um die Zukunft unseres Kantons. Gleichgültigkeit ist völlig fehl am Platz. Wir erwarten Massnahmen.

8. Einführungsgesetz zum Arbeitslosenversicherungsgesetz (Änderung; tripartite Kommission)

Antrag der Redaktionskommission vom 11. Juni 2003, **4017a**

Hartmuth Attenhofer (SP, Zürich), Präsident der Redaktionskommission: Die Redaktionskommission hat jeweils eine Frist von vier Wochen, um nach der ersten Lesung die zweite Lesung vorzubereiten. Diese Frist hat die Redaktionskommission eingehalten, indem sie zweieinhalb Wochen nach der ersten Lesung getagt und einen Antrag vorgelegt hat. Er datiert vom 11. Juni 2003. Es entzieht sich unserer Kenntnis, weshalb es jetzt so lange gegangen ist, bis die zweite Lesung hier im Rat stattfinden kann. Es ist aber auch nicht so eine unheimlich wichtige Vorlage, die wir hier in zweiter Lesung zu verabschieden haben. Diese Vorlage war im Kantonsrat und auch in der vorberatenden Kommission, der WAK, vollkommen unbestritten.

Weil es schon so lange her ist, erlaube ich mir doch, ein paar Stichworte zu nennen. Es geht darum, für die tripartite Kommission eine offene Formulierung zu wählen, und zwar was die Anzahl der Kom-

missionen wie auch die Anzahl der darin einsitzenden Mitglieder betrifft. Dies war also nur eine kleine Änderung dieses Paragrafen 4. Sie war unbestritten.

Die Redaktionskommission hat den Titel substantiiert, den Ingress vervollständigt und im Text eine Redundanz gestrichen. Die Redaktionskommission beantragt Ihnen, der Vorlage 4017a zuzustimmen.

Detailberatung

Keine Bemerkungen; genehmigt.

Schlussabstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 101 : 0 Stimmen, dem Einführungsgesetz zum Arbeitslosenversicherungsgesetz (Änderung: tripartite Kommission) gemäss Antrag der Redaktionskommission zuzustimmen.

Das Geschäft ist erledigt.

9. Grundlagen zu den Betriebskonzeptvarianten des Flughafens Zürich

Bericht und Antrag des Regierungsrates vom 23. Juli 2003 zum Postulat KR-Nr. 199/2002 und gleich lautender Antrag der KPB vom 4. November 2003, **4092**

Hans Frei (SVP, Regensdorf), Präsident der Kommission für Planung und Bau (KPB): Die Kommission Planung und Bau beantragt Ihnen einstimmig, das dringliche Postulat 199/2002 betreffend fehlende Grundlagen zu Betriebskonzeptvarianten des Flughafens Zürich abzuschreiben – einmal mehr ein Postulat im Flughafenbereich, das zur Abschreibung empfohlen wird. Richtiger wäre es zu sagen, empfohlen werden muss.

Es ist nicht so, dass die Anliegen der Postulanten von der Kommission Planung und Bau nicht mitgetragen würden. Alle Fragen wie die materielle Begründung von Flugvarianten, den Verlauf der An- und Abflugrouten, deren technische Realisierbarkeit, die Frage der Notwendigkeit einer Beschränkung der Flugbewegungen, die Risikobewertung möglicher Varianten sowie die raumplanerischen und volkswirt-

schaftlichen Überlegungen sind dringende und zwingende Anliegen. Das bestreitet auch der Regierungsrat nicht. Einmal mehr wurde ein Postulat von den Entwicklungen und der bisher unsteten Politik rund um den Flughafen eingeholt. Die im Postulat angesprochenen Betriebsvarianten «orange optimiert», «oliv optimiert», «BV2 optimiert» und «beige» gelten zusammen mit allen anderen möglichen Farben sozusagen nur noch als überholt. Der Regierungsrat hat im November 2002 dem Bund gegenüber zum Ausdruck gebracht, dass die Varianten, die im Sommer 2002 zur Diskussion standen, nicht mehr weiter verfolgt werden sollen. Ebenfalls im November 2002 beauftragte der Regierungsrat die Baudirektion in Zusammenarbeit mit der Volkswirtschaftsdirektion die Grundlagen für die langfristige Raumentwicklung der Flughafenregion und die langfristige Entwicklung von Flughafeninfrastruktur und -betrieb mit dem Projekt RELIEF (Raumentwicklungskonzept für die Flughafenregion und langfristige Infrastrukturentwicklung des Flughafens) zu erarbeiten.

Die heutige Situation präsentiert sich kurz zusammengefasst wie folgt: Regierung und Flughafen Zürich AG setzen auf Grund der verringerten Wachstumserwartungen vorerst auf das Betriebskonzept «Ist» beziehungsweise «Ist plus». Das neue Betriebsreglement für den Flughafen Zürich samt Umweltverträglichkeitsbericht ist von der Flughafen Zürich AG ausgearbeitet worden und liegt anscheinend dem Regierungsrat vor. Vor der Gesuchstellung an das BAZL (Bundesamt für Zivilluftfahrt) wird allerdings zugewartet, bis Klarheit über die verschiedenen Verfahren, insbesondere den SIL (Sachplan Infrastruktur Luftfahrt) besteht. Für die langfristige Planung ist das Projekt RELIEF in Gang gesetzt worden und soll als Grundlage für eine spätere Richtplanvorlage dienen. KPB und KEVU wurden über den Projektaufbau, nicht aber über Inhalte informiert. Das Projekt selber wird von Experten unter bewusstem vorläufigem Ausschluss der Öffentlichkeit und Politik vorangetrieben. Es wird zur breiten Problemlösung der Flughafenproblematik bekanntlich ein Mediationsverfahren eingeleitet, welches sich aber sicher über zwei Jahre hinziehen wird.

Es kann und muss sich jede und jeder selber die Frage stellen, wie befriedigend diese Lage für das Parlament als legitimierte Vertretung des Volks ist. Die Kommission Planung und Bau wird sich bei der Behandlung der Parlamentarischen Initiative Hartmuth Attenhofer gewiss auch die generelle Frage stellen, welches die Rolle des Kantonsrates bei der Flughafenproblematik sein kann und sein soll. Eines ist sicher und mittlerweile auch von der Regierung bestätigt: Paragraph

21 des Flughafengesetzes über die Information der Sachkommissionen des Kantonsrates über für die Bevölkerung wesentliche Flughafenfragen wurde bisher sehr ungenügend nachgelebt.

Es bleibt nichts anderes übrig, folgen Sie dem einstimmigen Antrag der Kommission auf Abschreibung des Postulats.

Richard Hirt (CVP, Fällanden): Nachdem nun das Schwarzwild zum Abschuss frei gegeben worden und das Verwaltungsratsmandat von Regierungsrätin Rita Fuhrer auch geregelt ist, will ich mich mit dem Abschuss des Postulats auch zufrieden geben. Sie müssen das natürlich aus der Geschichte heraus betrachten. Das ist das Problem, das der Kommissionspräsident angeschnitten hat. Am 3. Juni 2002 – das Postulat stammt vom 23. Juli 2003 – befürwortete der Regierungsrat die Lärmverteilungsvariante «BV2 optimiert», deren Begründung er in einem Multiple-choice-Verfahren bei den Gemeinden innerhalb einer Woche eingeholt hat. Der Regierungsrat hat gesagt, es sei das Reglement mit der grössten Zustimmung. Es war aber das Reglement mit der kleinsten Ablehnung, denn keine einzige Betriebsvariante hatte eine starke Zustimmung erhalten. Zum Zeitpunkt der Einreichung des Postulats waren es neun Varianten, die auf dem runden Tisch lagen. Heute sind es zwölf. Durch eine Indiskretion ist sogar eine dreizehnte Variante, die RELIEF-Variante Ost–West-Doppelpiste irgendwo in den Zeitungen publiziert worden. Alle diese Varianten basierten nur auf dem Prinzip der demokratischen Lärmverteilung, dem so genannten Fluglärmmanagement, wie das dann genannt wurde, als Sprachregelung von Regierungsrat Ruedi Jeker, der noch als Kantonsrat dieses Postulat im Jahr 1995 eingereicht hatte. Alle Varianten wurden weder planerisch noch sicherheitsmässig noch irgendwie volkswirtschaftlich aus damaliger Sicht untersucht. Deshalb wurde das Postulat auch als dringliches Postulat überwiesen. Was heute als Antwort vorliegt, ist ein wenig Geschichtsschreibung. Hauptaussage ist, dass heute gar nicht mehr so geflogen wird, nämlich nach der Variante «Ist plus». Deshalb ist die Beantwortung des Postulats gar nicht mehr möglich beziehungsweise sie ist überholt.

All diese Varianten sind bereits verworfen worden. Vor den Wahlen in den Kantonsrat und den Regierungsrat hat sich der Regierungsrat plötzlich auf die Variante «Ist plus» und die Variante RELIEF besonnen. Ich persönlich empfinde diesen rasanten Wechsel all dieser Varianten, welche Unique, BAZL und die Regierung vorangetrieben haben, als eine Art Verunsicherung der Leute, der Politiker und des

Volks. Das ist genau gleich wie auf der rechtlichen Ebene. Wenn Sie Rechtsmittel ergreifen gegen irgendeine Variante, die aktuell ist und die vom Regierungsrat oder vom BAZL angestrebt wird, und die Rechtsmittel beginnen zu greifen, dann kommt das Gericht und sagt, April, April, diese Variante wird gar nicht mehr geflogen, deshalb ist diese Einsprache obsolet.

Beim Gericht ist es in diesem Sinn eine Rechtsverweigerung, und beim Regierungsrat bezüglich der Information über die Anflugvarianten ist es eine eigentliche Informationsverweigerung, über die neuerdings der Mantel der Mediation ausgebreitet wird. Ich hoffe sehr, dass die neue Volkswirtschaftsdirektorin – das hat sie auch versprochen – die Information ernst nehmen wird und auch die Verunsicherung, welche beim Volk, bei den Gemeinderäten und auch bei den Kantonsräten herrscht, durch ihre Information verbessert... (*Die Redezeit ist abgelaufen.*)

Thomas Weibel (Grüne, Horgen): Das Betriebsreglement und damit das Betriebskonzept müssen den Zielen des SIL untergeordnet werden. Wir wissen alle, dass das Objektblatt für den Flughafen Zürich noch nicht erstellt ist. Mit der Ablehnung des Staatsvertrags mit Deutschland haben SIL und RELIEF eine ganz neue Bedeutung erhalten. Gerade das Raumentwicklungskonzept würde für die lärmgeplagte Bevölkerung endlich Sicherheit bringen. Ein Betriebsreglement umfasst zwingend auch einen Umweltverträglichkeitsbericht. Darin erwarten wir, dass die Plafonierung der Flugbewegungen berücksichtigt ist und selbstverständlich auch die NO_x-Plafonierung auf 2400 Tonnen, wie sie mit Bundesgerichtsentscheid vom Dezember 2000 bestätigt worden sind. Es ist bekannt, dass sich unsere Vorstellungen mit den Eckwerten des runden Tisches weitgehend decken. Entsprechend wurden sie auch dank ihrer Mehrheit im Postulat überwiesen, nämlich die Plafonierung der Flugbewegungen auf 320'000 oder noch besser auf 250'000 Bewegungen und, das erhält jetzt besondere Aktualität, dem Verzicht auf die Planung oder den Bau einer Parallelpiste und als dritten Eckwert die Nachtruhe von mindestens 22 bis 7 Uhr. Mit diesen Eckwerten muss endlich der ins Stocken geratene SIL-Prozess wieder aktiviert und aktiv beeinflusst werden.

Die Palette der Varianten ist überholt. Die von den Postulanten gestellten Fragen sind auch unter veränderten Rahmenbedingungen zu beantworten. Angesichts der rasanten Veränderung rund um den Flughafen kann man von einer rollenden Planung ausgehen. Wir ha-

ben es im Kantonsrat bereits wiederholt verpasst, wirklich Einfluss zu nehmen. Künftig müssen wir unsere Verantwortung im Rahmen unserer Kompetenzen wahrnehmen, das bedeutet im Rahmen von raumplanerischen Festlegungen rund um den Flughafen.

Die Palette der Varianten wird heute sicher nicht abschliessend besprochen sein, aber auf das Postulat bezogen, sind wir einverstanden. Wir akzeptieren die Antwort und schreiben das Postulat ab.

Willy Furter (EVP, Zürich): Ich empfehle Ihnen im Namen der EVP-Fraktion, das Postulat abzuschreiben.

Im vorliegenden dringlichen Postulat wird der Regierungsrat aufgefordert, fehlende Grundlagen zu den Betriebskonzeptvarianten des Flughafens Zürich nachzuliefern. Es wird unter anderem eine materielle Begründung der einzelnen Varianten und ihre Bewertung unter dem Aspekt der Sicherheit verlangt. Ursprünglich rechnete man mit einem jährlichen Verkehrsaufkommen in der Grössenordnung von 420'000 Flugbewegungen. Nach dem 11. September 2001 und dem darauf folgenden Grounding der Swissair zeigte sich aber bald, dass das heutige Pistensystem für rund 350'000 Flugbewegungen ausreichen wird und dadurch das erwartete Verkehrsaufkommen für die nächsten 7 bis 15 Jahre bewältigt werden kann. Regierungsrat und Flughafen Zürich AG beschlossen, dass das neue Betriebsreglement auf den bestehenden An- und Abflugwegen beruhen soll, Variante «Ist», allenfalls ergänzt durch die Anpassungen, die durch die einseitige Rechtsverordnung Deutschlands zwingend notwendig wurden, Variante «Ist plus».

Die Grundlagen für ein neues Betriebsreglement sind bereit. Die UVP (Umweltverträglichkeitsprüfung) gehört aber dazu. In der KPB wurde uns gesagt, dass noch nicht alles in der nötigen Qualität vorliegt. Das Mediationsverfahren ist in der Zwischenzeit angelaufen, aber noch lange nicht abgeschlossen. Im November des letzten Jahres war demnach nicht geplant, ein neues Betriebsreglement einzureichen. Offenbar ist in der Zwischenzeit doch noch die nötige Qualität hergestellt worden. In der KPB wurde die Sistierung des Geschäfts bis März 2004 diskutiert. Das ist jetzt auch nicht mehr nötig, denn der März 2004 steht vor der Tür und ein neues Betriebsreglement ist offenbar in der Pipeline.

Thomas Hardegger (SP, Rümlang): Es ist zu billig, wenn man jetzt einfach sagt, diese Varianten seien vom Tisch, wir könnten das Postulat entsorgen. Das neue Betriebskonzept ist im Dezember 2003 von der Flughafen AG genehmigt worden, auch vom Verwaltungsrat mit unseren drei Regierungsräten. Im BAZL wird nächstens entschieden. Es wird in den nächsten Tagen auch öffentlich aufgelegt, damit Gemeinden und Betroffene Stellung nehmen können. Der Regierungsrat mag Recht haben, wenn er schreibt, diese Vielfarbenvarianten wären vorläufig vom Tisch, die Grundlageninformationen müssten deshalb nicht mehr erstellt werden und die Antwort auf die Postulatsforderungen wäre nicht mehr nötig.

In der Kommission wurde aber vom Amt für Verkehr gesagt, dass die Eile bei der Ausarbeitung des neuen, jetzt dann zu beantragenden Betriebskonzepts dazu geführt habe, dass die Grundlagen «nicht in der an sich wünschenswerten Qualität vorliegen». Der Regierungsrat kann deshalb auch nicht glaubhaft darlegen, dass den Gemeinden und dem Kantonsrat die geforderten Grundlagen für die dann zu diskutierende Betriebskonzeptvariante zur Verfügung stehen. Er beruft sich auf die UVP, die dann vorliegen werde. Die Anliegen der Postulanten sind immer noch aktuell. Die eingestampften Varianten haben verlangt, dass wir präzise Angaben zu An- und Abflugrouten, detaillierte Angaben zur zukünftigen Lärmbelastung, eine verlässliche Bestimmung über die Lärmkurven, eine Sicherheitsbeurteilung für alle An- und Abflugrouten, Betriebszeiten, Bewegungszahl, allenfalls mit einer Plafonierung, die zukünftigen Warteräume und insbesondere auch die raumplanerischen Auswirkungen erhalten.

Der Kantonsrat hat am 1. Juli 2002 das Postulat für dringlich erklärt und es dann im August 2002 überwiesen. Das sollte eigentlich dem Regierungsrat Signal genug sein, dass es dem Kantonsrat ernst ist. Wir von der SP haben in der Kommission die Sistierung der Behandlung verlangt, damit wir zuwarten können, bis das neue Konzept vorliegt und dann sofort reagieren könnten. Wenn wir das Postulat heute abschreiben, braucht es wieder den ganzen politischen Vorlauf, bis der Regierungsrat handeln muss. Mit einem Ergänzungsbericht hätten wir allfällig fehlende Abklärungen schneller einfordern können. Nur müssten dazu auch die Unterlagen vorliegen, damit wir seriös urteilen und die entsprechen Fragen stellen können. Wenn das neue Betriebskonzept in den nächsten Tagen aufgelegt wird, hätte in der Kommission das Geschäft lediglich ein paar Wochen zurückgehalten werden

müssen. Das ist von der bürgerlichen Seite her verpasst und abgelehnt worden. Das heisst wir müssen jetzt das Postulat wohl oder übel abschreiben.

Regierungsrätin Rita Fuhrer, Sie haben im Januar 2004 das Dossier übernommen und viel Hoffnung in der Bevölkerung geweckt. Nur mit einer offenen Informationspraxis kann das verlorene Vertrauen wieder zurückgewonnen werden. Die betroffene Bevölkerung und die Gemeindebehörden wollen ernst genommen werden. Enttäuschen Sie bitte die Erwartungen nicht. Machen Sie Ihren Einfluss als Regierungsrätin und als Verwaltungsrätin der Flughafen AG geltend, damit sich endlich etwas ändert. Die ersten Bewährungsproben werden sehr schnell da sein. Wir haben in der Sonntagspresse von der Reduktion der Anflüge über Deutschland auf 80'000 gelesen. Wir haben in der Weltwoche die Indiskretion über die mögliche Parallelpiste Ost–West gelesen. Hier ist Informationsbedarf. Ich bitte Sie, halten Sie die Bevölkerung und die Behörden auf dem Laufenden.

Weil uns keine andere Möglichkeit zur Verfügung steht, unterstützen wir die Abschreibung des Postulats.

Heinz Jauch (EVP, Dübendorf): Als Mitunterzeichner des dringlichen Postulats werde ich zusammen mit der EVP-Fraktion der Abschreibung des Postulats zustimmen.

Trotzdem erlaube ich mir die Bemerkung, dass die in der KPB diskutierte Sistierung wohl nicht die falscheste Lösung gewesen wäre. Ich sage Ihnen, weshalb ich heute, seit ein paar wenigen Tagen diese Haltung habe. Die KPB hatte offensichtlich die Information von der Volkswirtschaftsdirektion, dass nicht zuletzt in Anbetracht der geplanten Mediation auf die Einreichung eines neuen Betriebsreglements verzichtet werde. Seit wenigen Wochen ist aber bekannt, dass Unique auf Druck von woher auch immer, vermutlich auf Druck von Bern, per Ende Dezember 2003 ein Betriebsreglement an das BAZL eingereicht hat. Ich werde den Eindruck nicht los, hier werde ein Katz-und-Maus-Spiel gespielt, das eines Rechtsstaats unwürdig ist. Solche Scharmützel sind alles andere als vertrauensbildend. Vertrauen und Offenheit aber sind für die geplante Mediation absolut zwingende Voraussetzungen.

Wir stimmen der Abschreibung zu.

Bruno Grossmann (SVP, Wallisellen): Die Postulanten verlangen in ihrem dringlichen Postulat materielle Begründungen und nähere Angaben zu den am 24. Juni 2002 vorgelegten Betriebskonzeptvarianten. Dies ist an und für sich ein verständliches und richtiges Anliegen, für eine seriöse Prüfung von Konzepten nachvollziehbare Grundlagen zu verlangen. Das dringliche Postulat ist von der Aktualität und der Dynamik im Flughafenbereich jedoch überrollt worden. Darum können wir, wie es der Regierungsrat und die Postulanten selber beantragen, das Postulat auch abschreiben.

Von Zeit zu Zeit werden durch die Medien mögliche Veränderungen von An- und Abflugverfahren verbreitet wie gerade gestern in der «NZZ vom Sonntag» das Horrorszenario mit weniger Überflügen über deutsches Gebiet. Der Druck von lärmgeplagten Anwohnern – jede Woche aus einer anderen Himmelsrichtung – trägt überhaupt nicht zur Lösung der Probleme bei. Richard Hirt, mit der Teilnahme an Demonstrationen, die eine einseitige Bevorteilung einer Himmelsrichtung zum Ziel haben, machen Sie sich unglaublich. Sie betreiben damit kleinkarierte Regionalpolitik. Sie leisten keinen Beitrag für den Kanton Zürich und die Schweiz, einen Flughafen zu betreiben, der unserer Wirtschaft dient und dazu beiträgt, unseren Wohlstand zu erhalten. Ich gebe Ihnen Recht, dass die Lärm- und Luftbelastung in den flughafennahen Gemeinden nicht noch weiter steigen darf. Ihr Verhalten trägt jedoch zur Lösung nichts bei. Sie müssen aber auch zur Kenntnis nehmen, dass es nicht angehen darf, dass gewisse Himmelsrichtungen zu Lasten anderer, anscheinend weniger wertvolle, mehr Lasten zu übernehmen hätten.

Gehen wir endlich realistisch an die Sache heran. Für die langfristige Planung und als Grundlage für die Richtplanung ist das Projekt RELIEF in Arbeit, welches in Kürze vorliegen soll. Ausserdem sind für die langfristige Siedlungsentwicklung auch internationale rechtliche Rahmenbedingungen zu beachten. Arbeiten wir auch im Parlament lösungsorientiert. Helfen Sie konstruktiv mit, unseren Flughafen zu erhalten und die dringend notwendige Anbindung unseres Binnenlandes wenigstens auf einem guten Niveau zu erhalten. Dazu ist es notwendig, dass alle ihren Beitrag leisten. Geben wir der Mediation eine Chance. Lassen Sie endlich die unseligen und nie zum Ziel führenden Grabenkämpfe der verschiedenen Windrichtungen. Verzichten Sie auf Vorstösse, die von der Entwicklung überrollt werden zu Gunsten von konstruktiven Lösungen.

Das dringliche Postulat kann abgeschrieben werden, da es von der Aktualität überholt wurde.

Lukas Briner (FDP, Uster): Auch die FDP-Fraktion ist für Abschreibung, was nicht heisst, dass alle mit jedem einverstanden und über jeden Satz gleich glücklich sind. Dasselbe dürfte für die Öffentlichkeit gelten. Nicht inhaltlich zufrieden mit der Situation sind – wir haben das heute schon besprochen – die lärmgeplagten Anwohner, die neu lärmgeplagten Anwohner, die Mitarbeiter am Flughafen, die Immobilienbesitzer, die Immobilienhändler und so weiter. Aber die Situation ist nun einmal so, alle möchten vom Kapitän und von der Crew des Schiffes namens Unique präzise Angaben, wo es sich zurzeit genau befinde, welchen Kurs es einhalte und wann es wo eintreffen werde. Gleichzeitig bläst aus Norden ein scharfer Wind, der, wenn man der Sonntagspresse glauben darf, an Schärfe noch zunimmt und der das Schiff ständig ausser Kurs bringt. Eine präzise Prognose, auch eine präzise Antwort auf die gestellten Fragen dieses Vorstosses sind zurzeit nicht möglich.

Die Rahmenbedingungen für den Luftverkehr werden in Bern gemacht. Planerische Vorgaben aus dem Kanton Zürich können wir nicht geben. Wir können planerisch nachvollziehen, was letztlich aus Bern kommt und hatten Gelegenheit, Einfluss auf das, was aus Bern kommt, zu nehmen. Die Einflussnahme liegt der Regierung wesentlich besser als dem Parlament, denn aus diesem Gremium kommen – wie in dieser Debatte – höchst unterschiedliche Signale, währenddem wenigstens die Zürcher Regierung mit einer Stimme spricht.

Das Postulat ist abzuschreiben.

Lorenz Habicher (SVP, Zürich): Auch wenn eine Abschreibung unbestritten ist, dürfen wir vor lauter Konzepten und Projekten wie zum Beispiel RELIEF die für einen wirtschaftlichen Betrieb nötigen Warteräume nicht vergessen. In der Antwort auf das Postulat werden die Warteräume mit einem Satz umschrieben. Man müsse zuerst das Betriebsreglement mit An- und Abflugrouten erarbeiten. Man könne sich dann um die Warteräume kümmern. Was heisst das eigentlich für die Warteräume? Einer Medienmitteilung der Volkswirtschaftsdirektion vom 27. Januar 2004 entnehmen wir, dass Baden-Württemberg die mit der Schweiz vereinbarte Verlegung der Warteräume «Ekrit» und «Saffa» bis Februar 2005 erwartet, das heisst aktuell müssen wir uns Gedanken machen, wo die Warteräume zu liegen kommen. Es gibt

noch einen dritten Warteraum, nämlich «Rilax». Auch dieser soll über Schweizer Gebiet eingerichtet werden. Das Postulat hat es aufgeworfen, es geht nicht nur um An- und Abflug, sondern auch um Warteräume. Ich kann mir vorstellen, dass die Ost- und die Südostschweiz sehr viel Interesse haben werden, dass diese Warteräume so eingerichtet werden, dass sie nicht störend sind. Genau das wird eine Aufgabe von Unique sein, weil Warteräume mit dem Betreiber des Flughafens und dem Bund zusammen eingerichtet werden. Skyguide allein kann keine Warteräume einrichten und Unique allein auch nicht. Da muss ich auf das Votum zurückkommen, das ich auf der Tribüne gehört habe zum Verwaltungsrat Unique und dem Primat der Politik in dieser Sache. Diese Warteräume werden uns in Zukunft beschäftigen. In dieser Vorlage haben wir einen Satz, der nichtssagend ist. Wenn der Kantonsrat wirklich eine Einflussnahme geltend machen will und sich nicht auf Geschichtsschreibung beschränkt, dann muss er sich um die Warteräume kümmern. Die anderen Kantone werden sich auch darum kümmern. Jeder Kanton in der Ostschweiz wird sagen, ja nicht bei uns, wir haben schon und wir wollen nicht. Da liegen zu grosse Erwartungen auf dem Mediationsverfahren. Es liegen zu grosse Erwartungen auf Regierungsrätin Rita Fuhrer. Obwohl der Regierungsrat in der Informationspolitik Besserung gelobt, werden diese Forderungen nicht erfüllt werden können. Das ist ein grosses Fragezeichen in der Zukunft. Wenn die Erwartungen nicht erfüllt werden, was passiert dann?

Das Postulat ist abzuschreiben. Es bringt nichts, einen Ergänzungsbericht zu beantragen, aber es hat offene Punkte. Ich erwarte eine Antwort.

Hans Frei (SVP, Regensdorf), Präsident der KPB: Ich nehme kurz Stellung zur Sistierung und zu den allenfalls in Aussicht gestellten öffentlichen Auflagen.

Gemäss Paragraph 21 des Flughafengesetzes, dass die Kommissionen fortlaufend orientiert werden, ist nichts bekannt, dass die öffentliche Auflage in den nächsten Tagen stattfinden sollte noch dass das Betriebsreglement beim BAZL eingereicht wurde. Ich sage das bewusst, dass man nicht der Kommission irgendwelches untätiges Handeln unterstellen kann. Uns wurde nichts zugewiesen. Sollte das der Fall sein, wäre hier Handlungsbedarf, uns sofort zu unterrichten.

Zur Sistierung haben wir von Thomas Hardegger gehört, dass die bürgerliche Seite nicht wollte und so weiter. Ich halte klar fest, dass es nicht um die Ausmarchung einer politischen Frage ging, sondern es war einschlägige Erfahrung unserer Kommission, wenn ein Geschäft der Kommission zugewiesen ist, dass wir es nicht auf die lange Bank schieben können. Wir hatten das Geschäft am 4. November 2003 abschliessend behandelt. Zu jenem Zeitpunkt war uns gemäss damaligem Kenntnisstand bekannt, dass wir für dieses Geschäft keine Sistierung aufnehmen konnten. Daher mussten wir es abschliessen.

Richard Hirt (CVP, Fällanden): Zu Bruno Grossmann: Es gibt in der Schweiz immer noch ein Demonstrationsrecht. Das wollen wir hoch halten, auch wenn Sie da von kleinkariierter Regionalpolitik sprechen. Es sind aber bürgerliche Leute vom Kanton Schwyz, Sankt Gallen – vielleicht nicht alle von der SVP – da gewesen, die ihrer Wut und ihrer Ohnmacht Ausdruck geben wollten. Damit halte ich fest, dass eine Demonstration nicht kleinkarierte Regionalpolitik ist.

Regierungsrätin Rita Fuhrer: Im Juni 2002 ist das vorliegende Postulat eingereicht worden. Es standen damals die vier möglichen Betriebsvarianten zur Diskussion, von denen eine auf Antrag des Regierungsrates in das SIL-Objektblatt Fluglärm Zürich hätte einfließen sollen. Seither hat sich vieles verändert, ausser dass das SIL-Objektblatt für den Flughafen Zürich bis heute noch nicht erstellt ist. Es wurde deshalb auf Verfügung durch Bundesrat Moritz Leuenberger ein provisorisches Betriebsreglement per 31. Dezember 2003 eingereicht. Es wurde also per Verfügung von der Flughafen Zürich AG verlangt, dass auf diese einseitige deutsche Verordnung Rücksicht genommen wird. Ebenfalls wurde die UVP eingereicht. Die Einsprachen, soweit ich vom UVEK (Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation) erfahren habe, die zum letzten Betriebsreglement eingereicht wurden, haben weiterhin Gültigkeit. Diese müssen also nicht noch einmal neu eingereicht werden.

Nach den Ereignissen vom Herbst 2001 – Sie erinnern sich an die Terroranschläge, an das Grounding der Swissair – an SARS und so weiter, zeigten die Prognosen von Unique, dass in den kommenden mehr als zehn Jahren nachfrageseitig nicht mehr als 350'000 Flugbewegungen zu erwarten sind. Die Aussage von Regierungspräsident Christian Huber im Januar-Interview in den Medien hat sich auf diese Prognose gestützt. Diese Kapazität vermag das heute bestehende Pistensystem

zu bewältigen. Von den bis anhin für etwa das Jahr 2010 bis 2015 prognostizierten 420'000 Flugbewegungen hat man deshalb definitiv Abschied genommen.

Aufgrund dieser Neubeurteilung haben dann der Regierungsrat und der Verwaltungsrat der Flughafen Zürich AG anfangs November 2002 schon beschlossen, dass das Flugbetriebsregime grundsätzlich unverändert bleibt, das heisst dass es weiterhin auf den heute bestehenden An- und Abflugverfahren beruhen soll. Das hat die Variante «Ist» bedeutet, allenfalls ergänzt durch die unumgänglichen Anpassungen, zu denen Deutschland den Flughafen, verfügt durch das BAZL, zwingt – die Variante «Ist plus» also. Die vier Betriebsvarianten «orange optimiert», «olive optimiert», «BV2 optimiert» und «beige» sind also seit mehr als einem Jahr hinfällig, sodass es nach Ansicht des Regierungsrates keinen Sinn macht, weitere Grundlagen dazu zu erarbeiten und allenfalls zu liefern. Gegen das Nachliefern weiterer Grundlagen zu diesen Varianten spricht auch die Mediation, die jetzt in Vorbereitung ist, und dass vom Process-Providing-Team zahlreiche Gespräche geführt werden. Im Frühjahr 2004 soll dann gestartet werden. Es ist allerdings – das weiss die Regierung – heute noch offen, ob bezüglich des künftigen Flugbetriebs in Zürich tatsächlich ein Interessenausgleich, das heisst eine konsensuale Lösung gefunden werden kann. Wir müssen unsere Kräfte für die Suche nach zukünftigen Lösungen einsetzen, nicht zur Bewältigung der Vergangenheit. Richtig ist, dass die Information an das Parlament, aber auch an andere Behörden und Interessierte ungenügend war und dass der Regierungsrat dies verbessern will. Lediglich von Seiten der Medien erwarte ich persönlich die übliche Rücksicht während der ersten 100 Tage in Bezug auf strategische Überlegungen in allen Geschäften der Volkswirtschaftsdirektion. In Bezug auf die Berichte über Verschärfung der DVO bin ich lediglich über die Sonntagsmedien informiert. Ich gehe davon aus, dass Bundesrat Moritz Leuenberger mich offiziell informiert hätte, wenn derzeit ernsthaft von diesen Drohungen ausgegangen werden müsste. Der Regierungsrat ist auf allen Ebenen, das kann ich Ihnen tatsächlich versprechen, dabei, ein Gesprächs- und Verhandlungsnetz aufzubauen, das zu vernünftigen Lösungen führen kann, die die verschiedenen Anliegen und Bedürfnisse der Bevölkerung, des Kantons Zürich und der Region berücksichtigen.

Ich bitte Sie, das Postulat abzuschreiben.

Ratspräsident Ernst Stocker: Das Wort wird nicht mehr gewünscht. Die vorberatende Kommission schlägt die Abschreibung des Postulats vor. Ein anderer Antrag wurde nicht gestellt. Somit ist das Verfahren beendet. **Das Postulat KR-Nr. 199/2002 ist abgeschrieben.**

Das Geschäft ist erledigt.

10. Förderung des Güterverkehrs mit der Bahn (*Reduzierte Debatte*)

Bericht und Antrag des Regierungsrates vom 10. September 2003 und gleich lautender Antrag der KEVU vom 9. Dezember 2003, **4102**

Sabine Ziegler (SP, Zürich), Präsidentin der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt (KEVU): Der Kluge reist mit dem Zug. Hier sind es aber die Güter, die unsere Gemüter bewegen. Am 18. September 2000 wurde im Rat der dritte Rahmenkredit für die Förderung des Güterverkehrs beraten. Die Summe dazu belief sich auf knapp 8 Millionen Franken. Die Idee war, dass man in Zusammenhang mit diesem Rahmenkredit 1999 bis 2003 einen Bericht erstellen sollte. Dieser Bericht sollte ganz klar eine Controllingfunktion einnehmen, aber auch die veränderte Ausgangslage erläutern. Der Bericht liegt nun vor. Wir können ihn im Rahmen dieser Debatte lediglich anschauen, kommentieren und mehr oder weniger annehmen.

Grundsätzlich, das ist das Wichtige, haben wir in der Kantonsverfassung einen Grundsatz, der lautet: Der Staat fördert den Güterverkehr mit der Bahn. Als Ableitung dazu haben wir das Gesetz für den öffentlichen Personenverkehr, Paragraph 34. Dieser sagt, dass wir einen Rahmenkredit sprechen sollten. Dieser Paragraph wurde 1988 verabschiedet. Seitdem hat es drei Rahmenkredite gegeben sukzessive mit einem kleineren Rahmen. 1991 bis 1993 hatten wir einen Rahmenkredit von 15,5 Millionen Franken, der zweite von 1994 bis 1998 betrug 9 Millionen Franken und denjenigen, den wir mit dieser Periode abschliessen, beträgt 8 Millionen Franken.

Was hat sich getan? Wir müssen die ganze Ausgangslage anschauen. Seit der Öffnung des europäischen Wirtschaftsmarkts und der Fusionen der Wirtschaft haben wir ein erhöhtes Verkehrsaufkommen und gerade ein erhöhtes Güterverkehrsaufkommen in Europa. Begriffe wie Global Procurement, just-in-time, Lean management führen dazu, dass

die Lager-Bewirtschaftung an diversen Standorten nicht mehr so hoch ist, das heisst da werden von einem Ende von Europa zum anderen Ende Güter hin- und herspediert. Dies führt zu einem erhöhten Aufkommen von Gütern und hauptsächlich zu einem erhöhten Güterstrom auf der Strasse. Schauen wir die Prognosen des ARE (Amt für Raumplanung und Entwicklung) an, dann stehen wir vor erschreckenden Zahlen. Bis 2050 sollte es einen Zuwachs von 45 bis maximal 91 Prozent geben. Schauen ich aber das Parallelorgan für die EU an, dann haben wir die UTP. Diese sagt ganz klar aus, dass die Zuwachsraten noch deutlich höher als 100 Prozent sind. Sie können sagen, wir sprechen über den Kanton Zürich. Was interessiert uns der europäische Verkehr? Er ist aber für uns interessant und richtig. Ich sage dann, wie das in Zusammenhang mit den zürcherischen Einflussmöglichkeiten und der Strategie der SBB oder der SBB-Cargo im Genauen aussieht.

Bei der Situation Zürich haben wir den Binnenverkehr. Dieser hat in den letzten 10 bis 15 Jahren gewisse Änderungen erlebt. Wir haben die grossen Produktionsstandorte geschlossen. Ich denke an unsere alt bewährte Maschinenbauindustrie, welche in den letzten 10 bis 20 Jahren zugegangen ist. Wo passieren Verkehrsflüsse? Da sehen wir einerseits den Kiesaushub und andererseits die Bautätigkeit. Die Bautätigkeit, das ist für alle interessant, hat durchaus mit einer Basis für das Wirtschaftswachstums des Kantons zu tun. Im Rahmen des Bauens und der Abführung des Aushubmaterials schauen wir analog dem Grundsatz der Verfassung des Kantons Zürich, dass diese Güter mit der Bahn transportiert werden. Das ist sinnvoll. Im Raum Glatttal, Limmattal, Zürich, aber auch Winterthur haben wir grosse Bauprojekte, gerade in diesem Industriewandel, in welchem jetzt die Industriestandorte zu grossen Bautätigkeiten umgelagert werden in Richtung Dienstleistung und Wohnbau. Deshalb haben wir viel Aushubmaterial, das auf uns zukommt. Dass dieses Material mit der Bahn abgetragen werden soll, macht Sinn. Das sind Treibfedern für diese Bahnlösung.

Das eindrucklichste Verfahren für mich ist leider nicht in der Schweiz zu finden. Der Neubau des Potsdamer Platzes in Berlin, wo im Rahmen der ganzen Neuprojektierung Bahngleise oder ganze Schiffanlegestellen gebaut wurden, damit dieses Aushubmaterial auf diese Art und Weise weggeführt werden kann, sollte für den Kanton Zürich auch ein Vorbild sein. Aber, jetzt kommt wieder der schweizerisch-föderalistische Ansatz, der Kanton Zürich könne nicht allein fördern. Er ist auch von der Strategie und Auslegeordnung der SBB und hauptsächlich der SBB-Cargo abhängig. Hier haben wir drei Richtlinien mit

der SBB-Cargo, wie sie in Zukunft mit den Bahngütern umgehen will. Erstens haben wir die Ganzzügetransporte. Diese sind hauptsächlich für Erdöltransporte oder für ganze Zugkompositionen sinnvoll, die von einem Ende bis zum anderen Ende gehen. Für den Binnenverkehr ist das für uns nicht wichtig. Als zweites sehen wir die Strategie des Einzelzugladeverkehrs, der EWLK. Das sind Einzelkompositionen, die umgesetzt werden von einem Lastwagen auf die Bahn. Da braucht es diese Güterbahnhöfe, die im Moment leider teilweise defizitär wirken, aber zu denen die Bahn klar steht. Ich denke beispielsweise an den Güterbahnhof Zürich. Die dritte Möglichkeit ist der kombinierte Ladeverkehr oder der KLV. Dieser KLV hat einen wichtigen Blick für den Import-Exportverkehr, gerade die Gateway-Anlagestellen, die Winterthur auch Dietikon als Standort sehen, wo man Aufladungen macht und direkt zu Seehäfen in Europa transportiert. Die zweite Möglichkeit wollen wir fördern.

Was haben wir bis anhin gemacht? Bis anhin war die Strategie des Kantons mit den 8 Millionen Franken, dass man neue Anschlussgleise baut, dass man Anschlussgleise ausbaut oder Erneuerungsbauten macht, immer mit der Richtung der Anschlussgleise. Dass dies jetzt überholt ist, gerade im Rahmen des Strukturwandels, wo wir nicht so viel Güter zu transportieren haben – es gibt gar nicht mehr so grosse Produktionsanlagen im Kanton –, haben wir vom Rahmenkredit von 8 Millionen Franken lediglich 1,4 Millionen Franken ausgeschüttet. Diese Methodik funktioniert zurzeit nicht. Es wurden also nur 20 Prozent des gesamten Umsatzes ausgelöst. Zurzeit sind noch vier Gesuche hängig. Der Regierungsrat sagt uns klar, dass diese hängigen Verfahren ausgelöst werden. Aber es geht nicht mehr darum, die Anschlussgleise zu erneuern oder zu erweitern. Wir haben aber immer noch den Grundsatz der Verfassung, der besagt, dass der Kanton die Güter mit der Bahn fördert. Was können wir jetzt machen? Die Systematik geht nicht mehr. In Zukunft müssen wir trotzdem schauen, dass etwas gemacht wird, damit wir mit dem massiven Zuwachs an Gütern von 50 bis 90 Prozent in den nächsten 20 Jahren nicht verstopfte Strassen haben.

Zukunftsvisionen sind die Hubsysteme, dass man also die Güter zu einem zentralen Pool bringt, damit sie dort auf den Zug kommen. Dann gibt es die Ausbauten des Gateways, das Thema Limmattal, damit die Exportproduktion nach Europa geht. Der kombinierte Ladeverkehr ist wichtig. Wir können in Zukunft nicht mehr starre Einrichtungen bauen, die sehr viel Investitionsvolumen schlucken. Wir müssen flexibler

werden. Wir müssen auch gewisse Forschungs- und Entwicklungsprojekte weiterhin fördern, damit wir nicht den Schienenanschluss für unsere Güter verlieren und dass wir in der Schweiz oder auch im Kanton Zürich analoge Probleme haben, wie wir sie in Europa sehen, dass gar keine Bahn mehr und schliesslich nur noch die Möglichkeit mit dem Camion vorhanden ist.

Ich möchte gerne den Bericht, der uns eindrücklich zeigt, dass die Effektivität der jetzigen Methodik nicht mehr geht, zur Kenntnis nehmen. Ich bitte darum, dass wir in Zukunft im Rat den Grundsatz, die Güter müssen auf die Schiene, dass wir da nicht die Schiene verpassen und dass wir schliesslich ineffizient auf der Strasse fahren müssen. Ich danke für den ausführlichen Bericht und dessen Kenntnisnahme.

Peter Anderegg (SP, Dübendorf): Dieser Bericht zum Güterverkehr, welcher die Wirksamkeit des Rahmenkredits überprüfen soll, gibt einen Überblick zum Stand und zur Entwicklung des Güterverkehrs im Kanton Zürich, aber auch nicht mehr. Es steht vieles von könnte und müsste darin. Es gibt auch zaghafte Ansätze kantonaler Fördermöglichkeiten. Wenn es aber ums Geld geht, erliegt der Regierungsrat der Verlockung des Sparteufels. Auch der SP ist klar, dass der Kanton beschränkte Einflussmöglichkeiten im Güterverkehr hat, weil die Rahmenbedingungen dafür hauptsächlich auf Bundesebene festgesetzt werden – Bedingungen, die wiederum stark von der EU-Verkehrspolitik abhängen. Trotzdem ist der Bericht im Ganzen gesehen sehr defensiv ausgerichtet. Nur weil die Gesuche zur Subventionierung von Anschlussgleisen und Umschlaganlagen stark rückläufig sind und die Subventionen offenbar keine grosse Lenkungswirkung entfalten, müssen nicht gleich sechs der acht Millionen Franken des Rahmenkredits weggespart werden. Schliesslich heisst es «Rahmenkredit zur Förderung des Güterverkehrs mit der Bahn» und nicht «Kredit zur Subventionierung von Anschlussgleisen». Im Übrigen sollten alle hängigen Subventionsgesuche noch bewilligt werden.

Auf eine erneute Verlängerung des Rahmenkredits will der Regierungsrat gleich ganz verzichten. Den Mittelbedarf für seine abgemagerte Güterverkehrspolitik will er im Rahmen der ordentlichen Voranschlagskredite decken. Das gibt uns wenig Sicherheit, dass dem Verfassungs- und Gesetzauftrag sowie einer nachhaltigen Güterverkehrspolitik nachgelebt wird. Wenn ich den gerade jetzt herauskommenen Raubeobachtungsbericht des Kantons Zürich anschau, steht es deutsch und deutlich drin: «Der Bedeutungsverlust des schie-

nengebundenen Güterverkehrs ist ungebrochen, im Gegensatz zum Personenverkehr.» Ich denke, da ist genügend Handlungsbedarf vorhanden.

Wir unterstützen den Regierungsrat, wenn er Planungsmassnahmen, Forschungs- und Pilotprojekte sowie planungs- und baurechtliche Massnahmen fördern will. Aber das reicht nicht. Es muss weitergehen. Es besteht unbedingter Handlungsbedarf bezüglich dezentraler Umschlagplätze, bei der Massengüterverteilung oder im kombinierten Güterverkehr. Der Kanton Zürich ist aber auch bei der Planung des Gateway im Limmattal gefordert, vor allem dann, wenn es um flankierende Umweltmassnahmen geht. Wenn man da nicht nur prüft, sondern auch handelt, dann kostet das. Wir werden sicher dranbleiben. Wir werden nächstens in der Diskussion des Sanierungsprogramms darauf zurückkommen.

Die SP nimmt in diesem Sinn Kenntnis vom Bericht.

Willy Germann (CVP, Winterthur): Ich war zusammen mit einem SP- und einem FDP-Vertreter einer der Erstunterzeichner für die Fortführung des Rahmenkredits. Ich muss sagen, die Regierung hat mit ihrem Bericht alles auf den Punkt gebracht. Wir wollen wie die Regierung auch am Grundsatz Güter auf die Schiene festhalten. Das gilt aber nur für weite Strecken. Wir müssen offen zugeben, für den Feinverteiler ist dieser Grundsatz unrealistisch. Wir haben Massnahmen im Kanton Zürich getroffen. Das Förderpotenzial ist ausgeschöpft. Was nützen aber schöne Vorsätze im Kanton Zürich, wenn auf übergeordneter Ebene der Güterverkehr nicht funktioniert? Was nützt es, wenn die erste oder letzte Meile sehr gut ist und gefördert wurde, aber nachher die Transporte auf weiten Strecken nicht funktionieren wegen unterschiedlicher Systeme im Bahnsystem Europas? Ich erinnere daran, dass man sich nicht einmal im Bereich Zugsicherung gefunden hat. Auf übergeordneter europäischer Ebene muss also im Bereich Güterverkehr auf der Schiene viel mehr geschehen. Erst dann können wir das Förderpotenzial weiter ausbauen.

Hanspeter Haug (SVP, Weiningen): Im vorliegenden Bericht des Regierungsrates betreffend Förderung des Güterverkehrs mit der Bahn werden die Stärken und Schwächen des Bahntransports aufgezeigt, die Ausgangslage respektive die Rahmenbedingungen abgesteckt und Rechenschaft über die getroffenen Massnahmen abgelegt. Für Güter die Bahn. Die Stärken des Bahntransports liegen vor allem bei den Mas-

sengütern wie Baumaterialien zu Grossbaustellen und Brennstoffen, wo der Bahntransport auch auf kürzeren Distanzen schon wettbewerbsfähig ist. Kaum zu bewältigen wäre wohl der Kiestransport auf der Strasse aus den Kiesabbaugebieten des Zürcher Unterlands wie der Rückschub von Aushubmaterial ab grossen Baustellen zurück in dieses Gebiet. Hier bietet sich die Bahn geradezu an. Dass der Abtransport des Ausbruchmaterials der neu zu erstellenden dritten Gubriströhre auf der Schiene geplant ist, unterstreicht die Ernsthaftigkeit der regierungsrätlichen Politik in dieser Sache und trägt den Artikeln 226 und 237 PBG (Planungs- und Baugesetz) Rechnung. Die Einführung der 40-Tonnen-Gewichtslimite im Strassenverkehr wird sich eher negativ auf den Bahnverkehr auswirken. Aushubmaterial aus kleineren Baustellen wird überwiegend auf der Strasse transportiert. Dieses Material in Aushubumschlagplätzen zu bündeln, scheiterte mit einer Ausnahme an der Wirtschaftlichkeit.

In der Güterverkehrspolitik geben vorwiegend die SBB respektive die SBB-Cargo den Takt an. Daran orientieren sich auch die Fördermassnahmen des Kantons. Herausgreifen möchte ich hier den kombinierten Ladungsverkehr und im Speziellen den Gateway Limmattal. Die Container ab den Seehäfen in Ganzzügen zu transportieren und in eigens dafür eingerichteten Terminals zur Feinverteilung umzuschlagen, macht sicher Sinn. Dass dieser Standort einmal mehr im Limmattal ist, mag wohl aus der Sicht der SBB gut sein, wird aber bei der Bevölkerung in der Region keine Begeisterungstürme auslösen. Hier zählen wir auf die von den kantonalen Stellen in Aussicht gestellte Begleitung bezüglich Integration in den Rangierbahnhof, bezüglich Siedlungsentwicklung und zusätzliches Verkehrsaufkommen. Die Fördermassnahmen des Kantons fanden Niederschlag in der Grundlagenarbeit, die unter anderem auch zur Evaluation des Standorts Gateway Limmattal führte und im Erlass von Artikeln im PBG, die die Bahn begünstigen. In materieller Hinsicht wurde in der Zeit zwischen 1990 und 2002 in drei Rahmenkrediten mittels Subventionen Kostenbeiträge an Anschlussgeleise gewährt. Die grossen Industrie- und Logistikgebiete unseres Kantons sind heute fast vollständig mit Anschlussgeleisen erschlossen. Es besteht somit kaum mehr Anschlussbedarf für neue Gebiete.

Der Regierungsrat hat deshalb beschlossen, dem Kantonsrat im Rahmen des Sanierungsprogramms 04 die Kürzung des Rahmenkredits von 8 auf 2 Millionen Franken zu beantragen. Die SVP-Fraktion begrüsst diesen Antrag des Regierungsrates, hat sie sich doch im Jahr

2000 schon gegen einen dritten Rahmenkredit ausgesprochen. Für Güter die Bahn. Der vorliegende Bericht zeigt auf, wo es Sinn macht und wo nicht. Wir nehmen ihn zur Kenntnis.

Jürg Stünzi (Grüne, Küssnacht): Selbstverständlich stehen wir Grünen nach wie vor dazu, dass der Güterverkehr auf die Bahn gehört, jedenfalls so viel wie möglich. Wir nehmen auch zur Kenntnis, dass sich die Bedürfnisse des Güterverkehrs wandeln. Damit muss sich auch die Auslegung der Infrastruktur anpassen. Es ist also richtig, die Schaffung der Anlage für den kombinierten Verkehr zu unterstützen, während auf die weitere Subventionierung der Anschlussgeleise ohne grösseren Schaden verzichtet werden kann. Der Einzelwagenladungsverkehr wird wohl mittelfristig wegschrumpfen wie im übrigen Europa auch. Wir haben hier eher eine planerische Aufgabe, dass wir die Bahnprojekte fördern, die wirklich darauf ausgelegt sind, zum Beispiel die Häfen mit dem Binnenland zu verbinden, also die Blockzüge richtig abfertigen zu können oder mit den Gateways den kombinierten Verkehr richtig bedienen zu können. Das sind die Projekte, die wir im Auge behalten wollen.

In diesem Sinn nehmen wir den Bericht zur Kenntnis.

Kurt Schreiber (EVP, Wädenswil): Das Ziel ist gut, doch allein mir fehlt der Glaube. Unter dieses Motto kann man die Entwicklung der Anschlussgeleiseinvestitionen stellen, welche in den letzten 10 bis 12 Jahren stattgefunden hat. 1993 wurden 13 neue Anschlussgeleise realisiert. Im Jahr 2000 waren es zwei. Dann, als herauskam, dass auf die Fördermassnahmen verzichtet werde, da sind plötzlich wieder vier neue Gesuche aufgetaucht. Man sieht also daraus schon, dass die Nachfrage nach Anschlussgeleisen nachgelassen hat. Es zeigt auch auf, dass die Bahn durchaus konkurrenzfähig sein kann, nämlich auf lange Distanzen, dass hingegen der Lastwagen auf kurze Distanzen geeigneter ist.

Wir erleben es aber auch bei verschiedenen Anschlussgeleisen in und rund um Zürich oder auch im ganzen Kanton, dass diese Anschlussgeleise abgebaut werden. Warum? Ganz einfach deshalb, weil diese Unternehmer mit den SBB Probleme bekommen haben. Die Güter wurden nicht fristgerecht angeliefert. Es wurden keine Wagen zur Verfügung gestellt, um die Waren abzuholen. Dass die Leute sich ab diesem Ärger natürlich sagen, dann stelle ich lieber auf den Lastwagen um, das ist nicht ganz unverständlich. Ich weiss, ich beschwöre

hier einen Gegensatz herauf, wenn ich dies als Präsident zur Förderung des öffentlichen Verkehrs sage. Ich fordere natürlich auch, dass genau die Betreiber des öffentlichen Verkehrs dafür schauen, dass auch bei den Gütern ein Kundendienst angeboten wird, der den Begriff Kundendienst verdient. Dann wird es nicht mehr vorkommen, dass beispielsweise Betonröhren aus dem Kanton Bern nach Hamburg zum Rangierbahnhof Maschen auf der Strasse transportiert werden, an eine Endstelle, welche von der Bahn betrieben wird. Hier ist von der Bahn ganz klar zu fordern, dass sie attraktiver wird.

Es ist auch so, dass der Kanton weiterhin Fördermassnahmen zustimmen wird. Das ist uns in der Kommissionsberatung gesagt worden. Aus diesem Grund kann der Vorlage 4102 mit gutem Gewissen zugestimmt werden.

Es ist auch noch ein weiterer Hoffnungsschimmer in den Beratungen der Vorlage aufgetaucht, nämlich derjenige des Terminals im Limmattalbahnhof. Es scheint, als ob man da wieder eine neue Lösung gefunden hat. Ich habe nichts dagegen, dass dort Umschlag betrieben wird. Das soll so sein. Bitte bedenken Sie, dass dort Leute wohnen, welche dann nicht unbedingt begeistert sein werden, wenn neue Immissionen auf sie zukommen. Da haben wir wieder einen Punkt mehr, wenn es darum geht, die Bahn als Transportmittel über lange Distanzen zu fördern. Dann müssen wir bereit sein, die notwendigen Infrastrukturen bereit zu stellen. Hier gilt es, sich dafür einzusetzen, dass dieser Terminal Wirklichkeit wird, damit auch der Slogan «Für Güter die Bahn» noch mehr Wirklichkeit werden kann.

Regierungsrätin Rita Fuhrer: Nach dem ausführlichen Votum der Kommissionspräsident, das eigentlich alles enthielt, was ich mir auch als wichtig notiert habe, verzichte ich auf weitere Ausführungen.

Ich bitte Sie lediglich, vom Bericht Kenntnis zu nehmen und das Geschäft zu erledigen.

Ratspräsident Ernst Stocker: Ich stelle fest, dass der Kantonsrat mit dieser Diskussion vom Bericht des Regierungsrates über die Förderung des Güterverkehrs mit der Bahn Kenntnis genommen hat.

Das Geschäft ist erledigt.

11. Gesetz über die Wohnbau- und Wohneigentumsförderung

Antrag des Regierungsrates vom 20. August 2003 und geänderter Antrag der WAK vom 6. Januar 2004, **4097a**

Ratspräsident Ernst Stocker: Eigentlich hatten wir vorgesehen, Traktandum 11, Gesetz über die Wohnbau- und Wohneigentumsförderung heute Morgen zu behandeln. Da ich mich aber in Ihrer Redefreudigkeit getäuscht habe und auch die Medien nicht allzu viel berichten werden wegen einiger abgeschriebener Postulate, beantrage ich Ihnen, Traktandum 11 infolge der fortgeschrittenen Zeit abzusetzen und am 1. März 2004 zu Beginn der Traktandenliste zu behandeln.

Sie sind damit einverstanden.

Das Geschäft ist erledigt.

12. EG zum ZGB (Änderung, Kreditgeschäfte)

Antrag des Regierungsrates vom 22. Oktober 2003 und gleich lautender Antrag der WAK vom 6. Januar 2004, **4117**

Hansjörg Schmid (SVP, Dinhard), Präsident der Kommission für Wirtschaft und Abgaben (WAK): Die WAK beantragt dem Kantonsrat einstimmig, der Vorlage 4117 zuzustimmen.

Die Änderung des Einführungsgesetzes zum ZGB gab in der WAK wenig zu reden, weil es sich effektiv nur um den Nachvollzug des Konsumkreditgesetzes des Bundes handelt. Die Kantone müssen die Verfahrens- und Sanktionsfragen im Zusammenhang mit der Bewilligungspflicht für Kreditgeschäfte sowie jene Kreditgeschäfte regeln, die nicht dem Bundesgesetz unterstehen. Dies betrifft teilweise das Pfandleiher- und Feilträrgewerbe. Mit dieser Gesetzesänderung können diverse Bestimmungen gestrichen werden, weil sie neu auf Bundesebene abschliessend geregelt sind. Das Einführungsgesetz zum ZGB beschränkt sich künftig auf die Bezeichnung der Bewilligungsbehörden, die Gebühren, den Bewilligungsentzug, die Auskunftspflicht und die strafrechtlichen Konsequenzen bei Zuwiderhandlungen.

Die WAK bestätigt, dass die bundesrechtlichen Vorgaben erfüllt sind und beantragt dem Kantonsrat Zustimmung.

Arnold Suter (SVP, Kilchberg): Am 1. Januar 2003 hat der Bundesrat das neue Kreditkonsumgesetz in Kraft gesetzt. Dieses vereinheitlicht das Konsumkreditrecht auf gesamtschweizerischer Ebene. Die im kantonalen Recht enthaltenen Bestimmungen müssen deshalb dem Bundesgesetz und seiner Verordnung angepasst werden. Die Bestimmungen des jetzigen kantonalen Rechts fallen so oder so spätestens am 31. Dezember 2005 dahin. Bei Kreditgeschäften, die nicht dem Bundesgesetz unterstehen, dürfen die jährlichen Kreditkosten höchstens 18 Prozent betragen. Diese Maximalgrenze wird vom Bund vorgegeben. Gleichzeitig benötigen Konsumkreditgeber und Vermittler eine Bewilligung der zuständigen Direktion des Regierungsrates, sofern dies das Bundesgesetz vorsieht.

Letztlich handelt es sich um eine Anpassung an die Bundesgesetzgebung. Die SVP-Fraktion beantragt Ihnen deshalb, der Vorlage zuzustimmen.

Andreas Burger (SP, Urdorf): Die SP-Fraktion stimmt dem Antrag 4117 des Regierungsrates zu.

Die Änderung zum Kreditgeschäft wurde den eidgenössischen Bestimmungen angepasst. Andere Änderungen gab es keine.

Auch wenn wir dem Antrag zustimmen, möchte ich doch Vorbehalte zur gängigen Politik zu Klein- und Konsumkrediten und Ähnlichem äussern. Jedes Jahr gibt es wieder einen neuen Rekord von Privatkonkursen. Auch Schuldensanierungsstellen haben eine stetige Steigerung der Anzahl ihrer Klientinnen und Klienten zu verzeichnen. Dies ist unter anderem auf die Steigerung der Kreditvergabe zurückzuführen. Dies kostet den Staat und die Volkswirtschaft viel Geld und somit auch die Bürger und Bürgerinnen. Will man jetzt diese Kosten nachhaltig begrenzen, so geschieht dies nur durch Ursachenbekämpfung. Wie und was ist aber nicht die Thematik dieses Traktandums. Trotzdem werden wir bestimmt wieder damit konfrontiert werden.

Regierungsrätin Rita Fuhrer: Das neue Konsumkreditgesetz des Bundes vereinheitlicht das Konsumkreditrecht in der Schweiz. Der Bundesrat hat die materiellen Bestimmungen des neuen Rechts auf den 1. Januar 2003 in Kraft gesetzt. Die Bestimmungen über die Bewilligungspflicht sind am 1. Januar 2004 in Kraft getreten und damit verbunden sind Verfahrens- und Sanktionsfragen im Konsumkreditgesetz nicht festgelegt. Sie müssen von den Kantonen erlassen werden. Es

geht bei dieser Vorlage um technische Änderungen im Einführungsgesetz zum Zivilgesetzbuch. Mit dem neuen in Kraft getretenen eidgenössischen Konsumkreditgesetz wird das Konsumkreditrecht in der Schweiz abschliessend geregelt und damit schweizweit auch vereinheitlicht. Das bestehende kantonalzürcherische Konsumkreditrecht muss deshalb an das geltende Bundesrecht angepasst werden. Neu muss und darf das kantonale Recht, das im neuen Bundesrecht die vorgeschriebene Bewilligungspflicht für Konsumkreditgeber und Vermittler bereits seit 1942 kennt, nur noch die mit der Bewilligungspflicht für die Gewährung und Vermittlung von Konsumkrediten verbundenen Verfahrens- und Sanktionsfragen regeln. Weiterhin enthält es unverändert Vorschriften über Kreditgeschäfte, die nicht dem Bundesgesetz über den Konsumkredit unterstehen.

Der Regierungsrat beantragt dem Kantonsrat, den vorgeschlagenen technischen Änderungen und Anpassungen des Einführungsgesetzes zum schweizerischen Zivilgesetzbuch zuzustimmen.

Eintreten

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

Titel und Ingress

Keine Bemerkungen; genehmigt.

§§ 212 bis 216

Keine Bemerkungen; genehmigt.

Titel vor § 217

Keine Bemerkungen; genehmigt.

Ratspräsident Ernst Stocker: Damit ist die Vorlage in erster Lesung durchberaten. Sie geht an die Redaktionskommission. Die Schlussabstimmung wird im Anschluss an die Redaktionslesung durchgeführt. Diese findet in der Regel vier Wochen nach Beendigung der ersten Beratung statt.

Das Geschäft ist erledigt.

Verschiedenes

Rücktritt

Ratssekretärin Regula Thalmann: Rücktritt aus der Geschäftsleitung von Hans Badertscher, Seuzach: «Wenn Sie die nachstehenden Worte lesen beziehungsweise hören, liege ich in einer Operation oder diese wurde bereits vollzogen.

Aus diesem Grund werde ich in den nächsten Wochen die Verpflichtungen als Kantonsrat und als Mitglied der Geschäftsleitung nicht erfüllen können. Damit die SVP-Fraktion ihren Auftrag mit allen zur Verfügung stehenden Stimmen erfüllen kann, habe ich mich in Absprache für den sofortigen Rücktritt aus der Geschäftsleitung entschieden.

Nun hoffe ich, dass alle Beteiligten mir zu einer erfolgreichen Operation verhelfen und die Geschäftsleitung schon bald wieder vollzählig ihrem Auftrag gerecht wird.

Gerne stehe ich nach meiner Genesung wiederum dem Kantonsrat, meiner Fraktion, aber auch allfällig der Geschäftsleitung zur Verfügung.»

Schluss der Sitzung: 11.45 Uhr

Es findet eine Nachmittagssitzung mit Beginn um 14.30 Uhr statt.

Zürich, 2. Februar 2004

Die Protokollführerin:
Barbara Schellenberg

Vom Ausschuss Ratsprotokolle der Geschäftsleitung genehmigt am 1. März 2004.