



21. Sitzung, Montag, 30. Oktober 1995, 8.15 Uhr

Vorsitz: Markus Kägi (SVP, Niederglatt)

Verhandlungsgegenstände

1. Mitteilungen *Seite 1434*
2. Erwahrung der Ergebnisse der kantonalen Volksabstimmung vom 24. September 1995 (Antrag des Büros des Kantonsrates vom 28. September 1995)
KR-Nr. 230/1995 *Seite 1438*
3. Einzelinitiative Markus Knauss, Zürich, vom 19. April 1993 betreffend Änderung des Einführungsgesetzes zum Nationalstrassengesetz (Bericht und Antrag des Regierungsrates vom 22. März 1995 und geänderter Antrag der Kommission vom 22. August 1995) 3438a *Seite 1440*
4. Einzelinitiative Jean E. Bollier, Zürich, vom 21. April 1993 betreffend die Förderung von Familienwohnungen (Änderung des Gesetzes über die Erhaltung von Wohnungen für Familien, WEG) (Bericht und Antrag des Regierungsrates vom 29. März 1995 und gleichlautender Antrag der Kommission vom 5. September 1995) 3441 *Seite 1456*
5. Motion Susanne Bernasconi-Aeppli, Zürich, und Mitunterzeichnende vom 18. September 1995 betreffend Aufhebung des Gesetzes über die Erhaltung von Wohnungen für Familien (WEG) (schriftlich begründet)
KR-Nr. 222/1995, Entgegennahme *Seite 1462*
6. Beschluss des Kantonsrates über die Beteiligung des Staates am Bau einer Abstellanlage der Forchbahn AG auf der Forch (Antrag des Regierungsrates vom 8. Februar 1995 und Antrag der Verkehrskommission vom 6. Juli 1995) 3446 *Seite 1470*
7. Volksinitiative «Stopp der importierten Arbeitslosigkeit» (Bericht und Antrag des Regierungsrates vom 26. April 1995 und gleichlautender Antrag der Kommission vom 25. August 1995) 3446

Geschäftsordnung

Das Wort zur Traktandenliste wird nicht verlangt. Sie ist in der vorliegenden Form genehmigt.

1. Mitteilungen

Wahl von Spezialkommissionen

Das Büro des Kantonsrates hat in seiner Sitzung vom 26. Oktober 1995 drei Spezialkommissionen bestimmt.

Kommission zur Beratung des Antrags des Regierungsrates vom 13. September 1995 betreffend ein Gesetz über den Beitritt zur Interkantonalen Vereinbarung über die Anerkennung von Ausbildungsabschlüssen (Vorlage 3466):

1. Dr. Ueli Betschart (SVP, Nürensdorf), Präsident
2. Peter Aisslinger (FDP, Zürich)
3. Hanspeter Amstutz (EVP, Fehraltorf)
4. Lucius Dürr (CVP, Zürich)
5. Dorothee Fierz (FDP, Egg)
6. Julia Gerber Rüegg (SP, Wädenswil)
7. Dr. Ruth Gurny Cassee (SP, Maur)
8. Hans-Jacob Heitz (FDP, Winterthur)
9. Johann Jucker (SVP, Neerach)
10. Helen Kunz (LdU, Opfikon)
11. Felix Müller (Grüne, Winterthur)
12. Hansjörg Schmid (SVP, Dinhard)
13. Dr. Charles Spillmann (SP, Ottenbach)
14. Rolf Sägesser (FDP, Greifensee)
15. Dr. Marlies Voser-Huber (SP, Männedorf)

Sekretär: Heinrich Weber, Dietikon

Kommission zur Beratung des Antrags des Bankrates vom 24. August 1995 betreffend das Gesetz über die Zürcher Kantonalbank (Vorlage 3467):

1. Dr. Martin Zollinger (FDP, Zürich), Präsident
2. Adrian Bucher (SP, Schleinikon)
3. Thomas Büchi (Grüne, Zürich)

4. Franz Cahannes (SP, Zürich)
 5. Irene Enderli (SVP, Affoltern a. A.)
 6. Benedikt Gschwind (LdU, Zürich)
 7. Dr. Armin Heinimann (FDP, Illnau-Effretikon)
 8. Bruno Kuhn (SVP, Lindau)
 9. Hans-Peter Portmann (CVP, Zürich)
 10. Dr. Jörg Rappold (FDP, Küsnacht)
 11. Theo Schaub (FDP, Zürich)
 12. Kurt Schreiber (EVP, Wädenswil)
 13. Dr. Marlies Voser-Huber (SP, Männedorf)
 14. Liliane Waldner (SP, Zürich)
 15. Richard Weilenmann (SVP, Buch a. I.)
- Sekretär: Hans Moser, Schwerzenbach

Kommission zur Beratung des Berichts und Antrags des Regierungsrates vom 20. September 1995 betreffend die Volksinitiative «Gemeinsam für die musikalische Ausbildung unserer Jugend» (Vorlage 3468):

1. Barbara Marty Kälin (SP, Gossau), Präsidentin
 2. Peter Aisslinger (FDP, Zürich)
 3. Hans Badertscher (SVP, Seuzach)
 4. Michel Baumgartner (FDP, Rafz)
 5. Nancy Bolleter-Malcom (EVP, Seuzach)
 6. Reto Cavegn (FDP, Oberengstringen)
 7. Ruth Genner (Grüne, Zürich)
 8. Willy Germann (CVP, Winterthur)
 9. Ruedi Keller (SP, Hochfelden)
 10. Vilmar Krähenbühl (SVP, Zürich)
 11. Emmy Lalli Ernst (SP, Zürich)
 12. Susi Moser-Cathrein (SP, Urdorf)
 13. Dr. Regula Pfister (FDP, Zürich)
 14. Werner Schwendimann (SVP, Oberstammheim)
 15. Esther Zumbrunn (DaP/LdU, Winterthur)
- Sekretär: Heinrich Weber, Dietikon

Zuweisung von Vorlagen

Vorlage 3496, Beschluss des Kantonsrates über die Abgeltung an die Städte Zürich und Winterthur für den Vollzug der Luftreinhalteverord-

nung:

Zuweisung an eine Spezialkommission von 15 Mitgliedern.

Vorlage 3471, Strafprozessordnung (Änderung):

Zuweisung an die Justizverwaltungscommission.

Vorlage 3472, Verordnung über die Gemeindeabgaben für die Entsorgung von Kleinmengen an Sonderabfällen (Sonderabfallverordnung):

Zuweisung an eine Spezialkommission von 15 Mitgliedern.

Rücktritte aus Kommissionen

Vreni Müller-Hemmi (SP, Adliswil) und Regine Aepli Wartmann, die beide in den Nationalrat gewählt wurden, geben schriftlich ihren Rücktritt aus der Parlamentarischen Untersuchungskommission I (PUK I) bekannt.

Hans-Jakob Heitz (FDP, Winterthur) teilt mit, aus der Justizverwaltungscommission auszutreten.

Die Interfraktionelle Konferenz wird gebeten, die Ersatzwahlen vorzubereiten.

Protokollauflage

Im Sekretariat des Rathauses liegt das Protokoll der 18. Sitzung vom 2. Oktober 1995, 14.30 Uhr, zur Einsichtnahme auf.

Antwort auf eine Anfrage

Entschädigungen an lärmgeplagte Flughafenanwohner

Helen Kunz (LdU, Opfikon) hat am 21. August 1995 folgende Anfrage eingereicht:

Das Bundesgericht hat kürzlich entschieden, dass lärmgeplagte Anwohner des Flughafens Genf-Cointrin entschädigt werden müssen (z. B. Landkauf vor 1961).

Nachdem der Zürcher Regierungsrat ähnliche Entschädigungsforderungen stets ablehnte, gestatte ich mir folgende Fragen:

1. Ist der Regierungsrat auch der Meinung, dass der vom Bundesgericht angeführte Grundsatz auch in Zürich-Kloten Anwendung finden sollte?
2. Was gedenkt der Regierungsrat in dieser Angelegenheit zugunsten der lärmgeplagten Anwohner um den Flughafen Zürich zu unternehmen?

Der Regierungsrat antwortet auf Antrag der Direktion der öffentlichen Bauten wie folgt:

Mit Urteil vom 12. Juli 1995 hat das Bundesgericht die Beschwerden von privaten Grundeigentümern und eine Beschwerde des Kantons Genf betreffend Lärmemissionen des Flughafens Genf-Cointrin teilweise gutgeheissen. Eine schriftliche Urteilsbegründung liegt noch nicht vor. Gemäss Urteilsdispositiv hat das Bundesgericht Lärmwerte für bestimmte Grundstücke festgesetzt oder die Entscheide der Eidgenössischen Schätzungskommission aufgehoben und zur Neuurteilung an die Kommission zurückgewiesen. In keinem Fall aber sind vom Bundesgericht Entschädigungen festgesetzt worden.

Unter diesen Umständen können zurzeit keine Schlüsse für den Flughafen Zürich-Kloten gezogen werden. Sobald das schriftlich begründete Urteil des Bundesgerichts betreffend Lärmemissionen des Flughafens Genf-Cointrin vorliegt, werden die darin festgehaltenen Erwägungen eingehend hinsichtlich ihrer Auswirkungen auf die Situation im Kanton Zürich geprüft.

Es ist im übrigen darauf hinzuweisen, dass der Bundesrat die Belastungsgrenzwerte für Landesflughäfen noch nicht festgesetzt hat.

Parlamentarische Vorstösse

Postulat Julia Gerber R ü e g g (SP, Wädenswil) und Roland Brunner (SP, Rheinau) betreffend koordinierte Schulzeiten an der Volksschule.

Postulat Gabrielle Keller (SP, Turbenthal) und Willy Spieler (SP, Küsnacht) betreffend sprachliche Gleichbehandlung der Geschlechter auf Gemeindeebene.

Postulat Ruedi Keller (SP, Hochfelden) und Peter Stirnemann (SP, Zürich) betreffend Autobahnzusammenschluss Kloten.

Anfrage Anton Schaller (LdU, Zürich) betreffend Baumschutzverordnung der Stadt Zürich/hängige Rekurse.

Anfrage Dr. Charles Spillmann (SP, Ottenbach) und Julia Gerber R ü e g g (SP, Wädenswil) betreffend Schulreform.

Anfrage Liliane Waldner (SP, Zürich) und Dr. Ueli M ä g l i (SP, Zürich) betreffend Altersbegrenzung der Ausbildungsförderung «Bildung plus» der ZKB.

2. Erhaltung der Ergebnisse der kantonalen Volksabstimmung vom 24. September 1995 (Antrag des Büros des Kantonsrates vom 28. September 1995)

KR-Nr. 230/1995

Ernst Schibli (SVP, Otelfingen) referiert im Namen des Büros des Kantonsrates: Die Ergebnisse der kantonalen Volksabstimmung vom 24. September 1995 wurden anhand der Zusammenstellung der Staatskanzlei geprüft. Es wurden dabei keine Fehler festgestellt.

Das Büro des Kantonsrates beantragt Ihnen, die Ergebnisse der kantonalen Volksabstimmung vom 24. September 1995 zu ermahnen.

An dieser Stelle möchte ich auch der Staatskanzlei für die gute Vorbereitung der Geschäfte bestens danken.

Ein anderer Antrag wird nicht gestellt.

Erhaltungsbeschluss

Der Kantonsrat beschliesst nach Einsichtnahme in den am 6. Oktober im Amtsblatt, Textteil, Seiten 1949 ff., veröffentlichten Beschluss des Büros des Kantonsrates vom 28. September 1995 über die Ergebnisse der kantonalen Volksabstimmung vom 24. September 1995 und nach Vormerknahme, dass innerhalb der angesetzten Frist keine Einsprache eingereicht worden ist:

- I. Folgende Referendumsvorlagen werden als vom Volk angenommen erklärt:
 - Archivgesetz;
 - Gesetz über die Angleichung des kantonalen Prozessrechts an übergeordnetes Recht und über die Rationalisierung der Rechtspflege;
 - Gesetz über das Vorschlagsrecht des Volkes und Kantonsratsgesetz (Änderung);
 - Beschluss des Kantonsrates über den Beitritt zum II. Nachtrag zur Vereinbarung über das Interkantonale Technikum Rapperswil (Ingenieurschule) sowie über die Gewährung eines Beitrags an den Bau und die Sanierung der Ingenieurschule.

- II. Von der Verwerfung folgender Referendumsvorlagen wird Vor-
merk genommen:
- Verkehrsabgabengesetz;
 - Volksinitiative Trennung von Staat und Kirche.
- III. Mitteilung an den Regierungsrat.

Die Resultate der kantonalen Volksabstimmung vom 24. September 1995 lauten wie folgt:

Zahl der Stimmberechtigten	761 557
Eingegangene Stimmzettel 1	293 777
Eingegangene Stimmzettel 2	294 692
Eingegangene Stimmzettel 3	293 815
Eingegangene Stimmzettel 4	302 454
Eingegangene Stimmzettel 5	298 048
Eingegangene Stimmzettel 6	306 073

1. Archivgesetz

Annehmende Stimmen	228 587
Verwerfende Stimmen	40 473
Ungültige Stimmen	1 266
Leere Stimmen	23 451

2. Gesetz über die Angleichung des kantonalen Prozessrechts an übergeordnetes Recht und über die Rationalisierung der Rechtspflege

Annehmende Stimmen	234 356
Verwerfende Stimmen	36 224
Ungültige Stimmen	1 247
Leere Stimmen	22 865

3. Änderung des Gesetzes über das Vorschlagsrecht des Volkes und des Kantonsratsgesetzes

Annehmende Stimmen	212 597
Verwerfende Stimmen	50 131
Ungültige Stimmen	1 318
Leere Stimmen	29 769

4. Verkehrsabgabengesetz (Änderung)

Annehmende Stimmen	130 123
Verwerfende Stimmen	162 488
Ungültige Stimmen	1 219
Leere Stimmen	8 624

5. Beschluss des Kantonsrates über den Beitritt zum II. Nachtrag zur Vereinbarung über das Interkantonale Technikum Rapperswil (Ingenieurschule) sowie über die Gewährung eines Beitrags an den Ausbau und die Sanierung der Ingenieurschule

Annehmende Stimmen	207 926
Verwerfende Stimmen	72 721
Ungültige Stimmen	1 223
Leere Stimmen	16 178

6. Volksinitiative Trennung von Staat und Kirche

Annehmende Stimmen	105 452
Verwerfende Stimmen	193 822
Ungültige Stimmen	1 262
Leere Stimmen	5 537

Das Geschäft ist erledigt.

3. Einzelinitiative Markus Knauss, Zürich, vom 19. April 1993 betreffend Änderung des Einführungsgesetzes zum Nationalstrassengesetz (Bericht und Antrag des Regierungsrates vom 22. März 1995 und geänderter Antrag der Kommission vom 22. August 1995) 3438a

Vilmar K r ä h e n b ü h l (SVP, Zürich), Präsident der vorberatenden Kommission: Am 11. Oktober 1993 hat der Kantonsrat eine am 19 April eingereichte Einzelinitiative betreffend Änderung des Einführungsgesetzes zum Nationalstrassengesetz vorläufig unterstützt. Der Initiant verlangt, dass der zweite Absatz von § 15 über die Kostenbeteiligung der Expressstrassen ersatzlos zu streichen sei. Bekanntlich

bezahlt der Bund 58% an die Expressstrassen. Die verbleibenden 42% sind je hälftig durch Stadt und Kanton zu tragen. Begründet wurde die Initiative damit, dass im Gegensatz zu Bund und Kanton, welche Treibstoffzollerträge und kantonale Verkehrsabgaben für den Bau der Expressstrassen heranziehen können, die Stadt ihre Gelder aus allgemeinen Steuermitteln aufbringen muss. Dies würde zum Beispiel für die Sihltiefstrasse nach heutigem Kostenstand die Stadt Zürich 250 Millionen Franken kosten. Der Regierungsrat beantragt, die Einzelinitiative betreffend Änderung des Einführungsgesetzes zum Nationalstrassengesetz nicht definitiv zu unterstützen. Dabei stützt er sich auf folgende Argumente:

1. Die Expressstrassen dienen in hohem Masse auch dem innerstädtischen Verkehr. Diese Argumentation wird im wesentlichen auch in der Botschaft des Bundes zum Nationalstrassengesetz von 1959 vorgebracht. Darin wird festgehalten, dass diese städtischen Nationalstrassen weitgehend auf die Bedürfnisse dieser Agglomeration abgestimmt sind.
2. Die Expressstrassen weisen in kürzeren Abständen Anschlüsse auf, welche dem innerstädtischen Verkehr zugute kommen. Damit kann ein grosser Teil des Verkehrs in der Stadt Zürich durch die Nationalstrassen entlastet werden.
3. Der Aufwand von allgemeinen Steuermitteln zur Finanzierung der Expressstrassen ist nichts Aussergewöhnliches. Die andern Gemeinden bezahlen einen Interessenbeitrag an ihre Anschlüsse von 10% bis 35%. Die Beträge belaufen sich gemäss einer Zusammenstellung der Baudirektion auf minimal 100 000 und maximal 7,5 Millionen Franken.
4. Die Sihltiefstrasse – und um diese geht es im wesentlichen – ist im Strassenbauprogramm des Kantons nicht enthalten. Der Strassenfonds ist zurzeit mit 100 Millionen Franken verschuldet, weshalb diese Vorlage zum Scheitern verurteilt ist. Der negative Volksscheid vom vergangenen September hat die momentane Situation nur noch mehr zementiert.

Trotzdem hat der Baudirektor an der Kommissionssitzung Verständnis für das Anliegen der Stadt Zürich zum Ausdruck gebracht. Dies wird auch durch diverse Anträge und Wiedererwägungsgesuche des Regierungsrates beim EVED zur Änderung des Treibstoffzollgesetzes bestätigt. Leider blieben diese aber ohne Erfolg.

Die Kommission hat die Einzelinitiative in einer Sitzung durchberaten. Dabei ist die Mehrheit aus nachfolgenden Überlegungen zu einem völlig andern Schluss gekommen als der Regierungsrat.

1. Verursacherprinzip

Die Städte müssen sich mit allgemeinen Steuermitteln am Bau der Expressstrassen beteiligen, was dem Verursacherprinzip widerspricht. Grundsätzlich sollten keine allgemeinen Steuermittel für den Strassenbau verwendet werden. Neben dem Verursacher «Autofahrer» gibt es auch den Verursacher «Bund». Dieser will diese Autobahnen. Die Kosten sollten nicht dem Kanton, sondern vor allem dem Bund überwältzt werden. Stossend ist dabei, dass andere Kantone mit Expressstrassen zwischen 65% und 78% Subventionen erhalten, also einen weit höheren Satz als der Kanton Zürich, obwohl von dort nicht so viele Gelder nach Bern fliessen wie von Zürich.

2. Notwendigkeit

Die Expressstrassen sind ein Überbleibsel aus der Baueuphorie der sechziger und siebziger Jahre. Unter heutigen Gesichtspunkten ist die Sihltiefstrasse als städtische Autobahn in Frage zu stellen. Sie würde zu einer Verbindung der N1 und der N3 verkommen, was dann wiederum eine klare Sache des Bundes wäre. Indem die Stadt 40% des Steueraufkommens des Kantons erbringt, hat sie ihre finanzielle Abgeltung bereits erbracht und darf nicht mehr zur Zahlung von etwas verpflichtet werden, was sie gar nicht will.

3. Nutzniesser

Nutzniesser einer Expressstrasse wäre zu überwiegendem Teil der regionale Verkehr. Deshalb sei es nur richtig, dass der Kanton mehr an diese Strassen bezahlen müsse.

4. Finanzierung

Die Sihltiefstrasse ist keine Vision für die Zukunft. Sie ist zwar nicht im kantonalen Strassenbauprogramm, die Stadt Zürich hat aber trotzdem 1994 mehr als 500 000 Franken für die Expressstrassen bezahlt. Sie wird dies etwa in gleicher Grössenordnung auch in Zukunft tun müssen.

Die Minderheit in der Kommission vertrat neben den Argumenten des Regierungsrates vor allem noch die Ansicht, dass die Gemeinden ihren Anteil an die Zubringer zu den Nationalstrassen erbracht haben und dass es deshalb nur gerecht ist, wenn die Stadt nun ihre Anteile auch trägt.

Die Kommission empfiehlt Ihnen mit 10:3 Stimmen, die Einzelinitiative betreffend Änderung des Einführungsgesetzes zum Nationalstrassengesetz definitiv zu unterstützen und – im gleichen Stimmenverhältnis – den Stimmberechtigten zur Annahme zu empfehlen.

Lassen Sie mich zum Schluss einige persönliche Bemerkungen anbringen: Erstens möchte ich den Kommissionsmitgliedern für die speditive Arbeit danken und dem Regierungsrat für die Vorbereitung der Sitzung. Zweitens ist es mir ein Anliegen, dass heute keine Strassenbaudebatte stattfindet und dass diese auf die Debatte im Zusammenhang mit dem Budget und dem Strassenbauprogramm verschoben wird. Drittens ist zu beachten: Wenn wir diese Einzelinitiative unterstützen, verschieben wir die Kosten von einem Schuldner zu einem andern. Sowohl die Stadt als auch der Kanton haben leere Kassen. Deshalb ist es dringend nötig, dass der Regierungsrat seinen Druck gegenüber Bern nicht nur aufrechterhält – wie das von der Regierung gesagt wurde –, sondern diesen massiv erhöht, dies nicht zuletzt auch im Hinblick auf das Abstimmungsergebnis vom 24. September 1995.

Gabriele Petri (Grüne, Zürich): Ich möchte zuerst meine Interessenbindung bekanntgeben. Der Einzelinitiant Markus Knauss ist mir bekannt. Er ist Geschäftsleiter beim VCS. Wir haben ein gemeinsames Büro, eine gemeinsame Küche und gemeinsame Kinder.

Bei dieser Einzelinitiative geht es ganz klar um eine Korrektur der Finanzierung im Strassenwesen, um eine längst fällige Korrektur. Es geht nicht darum, ob Expressstrassen gebaut werden oder nicht. Der Kernpunkt ist grundsätzlicher Art. Die Zürcher Expressstrassen – notabene Nationalstrassen – sind nach dem Verursacherprinzip durch den Bund beziehungsweise durch den Kanton zu finanzieren. Vom Bund über Treibstoffzölle, Vignette usw., vom Kanton über Motorfahrzeugsteuern, nicht jedoch über allgemeine Steuermittel. Wir können davon ausgehen, dass das Anliegen beim Kanton in guten Händen liegt und dass er dahinter steht. Bei der Vorlage betreffend die Sonderabgabe war eines der Hauptargumente von Regierungsrat Hofmann, dass Strassen verursachergerecht zu finanzieren seien. Et voilà: Da ist die Einzelinitiative, die nichts anderes will, als dass im Bereich der städtischen Expressstrasse die Finanzierung verursachergerecht erfolge. Hier wird also nicht eine neue Forderung zur Debatte gestellt, sondern etwas, das vom Regierungsrat selbst postuliert wird.

Es ist nicht die Meinung der Einzelinitiative, dass in Zukunft die Finanzierung der Expressstrassen a priori über den Strassenfonds erfolge. Das ist ja auch nicht möglich, doch möchte ich dies ganz speziell betonen. Mir geht es darum, dass eigentlich der Bund die Finanzierung der Nationalstrassen übernehmen müsste. Nur so erreichen wir eine verursachergerechte Finanzierung dieser Strassen. Das gilt natürlich nicht nur für die Strassen im Kanton Zürich. Auch andere Kantone wären froh, wenn sie die Nationalstrassenfinanzierung dem Bund delegieren könnten. Ich darf in diesem Zusammenhang daran erinnern, dass der Bund 1993 verlangt hat, dass pro Liter Benzin 20 Rappen mehr bezahlt werden. Das Volk hat zugestimmt. Im gleichen Zug hat der Bund versprochen, das Geld für die Fertigstellung des Nationalstrassennetzes zu verwenden. Ich denke, mit diesem Geld sollte das Nationalstrassennetz finanzierbar sein. Die einzig volle Kasse in Bern ist nämlich die Treibstoffzollkasse. Wenn man schon nach Westen, nach Bern schaut: Man kann wohl davon ausgehen, dass das Tandem Villiger/Leuenberger bei einem guten Fondue eine vernünftige und zeitgemässe Strassenbaufinanzierung finden und realisieren wird.

Zurück zur Stadt Zürich und zu Winterthur: Generell ist darauf hinzuweisen, dass bereits allgemeine Steuermittel für Expressstrassen verwendet wurden. Zürich zum Beispiel hat von 1964 bis 1994 – jetzt werden Sie staunen! – genau Fr. 148 011 509.50 ausgegeben, und das aus allgemeinen Steuermitteln. Die Stadt Zürich zahlt nach wie vor ihren Anteil an Planungs- und Vorbereitungsarbeiten – zum Beispiel der Sihltiefstrasse, unabhängig davon, ob die Nationalstrasse gebaut wird oder nicht. Bei jedem Bleistift, der von Stadt oder Kanton im Zusammenhang mit der Sihltiefstrasse in die Hand genommen wird, wird der prozentuale Anteil der Kosten der Stadt auferlegt. Wenn zum Beispiel die Citystrasse gebaut wird, entstehen der Stadt Zürich sicher Kosten in der Höhe von 240 bis 500 Millionen Franken, die aus allgemeinen Steuermitteln aufgebracht werden sollten. Das ist für die Stadt Zürich nicht verkraftbar. Die allgemeinen Steuermittel benötigt die Stadt Zürich für die Lösung anderer dringend nötiger Aufgaben. Das Geld für die Finanzierung des Nationalstrassenbaus ist schlicht und ergreifend einfach nicht vorhanden, es sei denn, man würde andere wichtige Bereiche – Gesundheitswesen, Spitäler, Schulen, Sicherheit oder Soziales – vernachlässigen. Es gäbe noch eine andere Variante: Man könnte in der Stadt Zürich die Steuern heraufsetzen, aber allein der Bau der Sihltiefstrasse würde 2 bis 5 Steuerprozent ausmachen.

Die Finanzierung von Expressstrassen in den Städten Zürich und Winterthur durch allgemeine Steuermittel ist heutzutage mit einer vernünftigen Finanzpolitik nicht zu vereinbaren. Der entsprechende Passus im Nationalstrassengesetz muss zugunsten einer verursachergerechten Lösung gestrichen werden. Eine Korrektur ist hier aus finanzpolitischen und ökologischen Gründen dringend nötig.

Ich bitte Sie die Einzelinitiative zu unterstützen und sie dem Volk zur Annahme zu empfehlen.

Peter S t i r n e m a n n (SP, Zürich): Die Sozialdemokratisch-Gewerkschaftliche Fraktion wird die Einzelinitiative definitiv unterstützen. Die SP-Fraktion will damit eine Volksabstimmung erreichen und eine Flurbereinigung überzogener Konzeptvorstellungen ermöglichen. Insbesondere geht es dabei um die sogenannte Expressstrasse zwischen Wiedikon und dem Milchbucktunnel, die Sihltiefstrasse. Ganz ohne Strassenpolitik geht es leider nicht, schliesslich besteht das Nationalstrassengesetz, wobei es hier insbesondere um den § 15 geht. Für unsere Haltung sprechen vor allem drei Gründe:

1. Die städtischen Expressstrassen sind ein Relikt überholter Planungsvorstellungen der sechziger Jahre.
2. Die noch verbliebene Expressstrasse Sihlhölzli–Lettentunnel, das sogenannte Expressstrassen-I, ist für die Stadt Zürich von höchst zweifelhaftem Nutzen und Bedeutung.
3. Die Stadt Zürich hat kein Interesse mehr an einer solchen Expressstrasse.

Expressstrassen-Vorstellungen sind tatsächlich passé. In den sechziger Jahren, geprägt durch die nicht sehr reflektierte Autoeuphorie, meinte man auch in den relativ kleinen Schweizer Städten, es den Grossstädten im Ausland, den Millionenstädten, gleichzutun und ebenfalls Stadtautobahnen bauen zu müssen. Dass der Bund die Städte für solche Vorstellungen zur Kasse beten und sie diese Projekte selbst bezahlen lassen wollte, ist ganz klar. Was für Lösungen dann zum Teil herausgekommen sind, ist offensichtlich. Das können Sie beispielsweise in Basel sehen, wo die Expressstrasse mitten durch die Stadt führt.

Für Zürich ist dann das sogenannte Expressstrassen-Y erdacht worden. Man stelle sich einmal vor, was dabei herausgekommen wäre: Ein Autobahndreieck beim Landesmuseum, welches das nationale Autobahnnetz von Osten, Westen und Süden mitten im Herzen der Stadt

hätte verknüpfen sollen. Ein, wie ich meine, Jahrhundertblödsinn einer verblendeten Verkehrsplanung von damals, was wohl weltweit seinesgleichen gesucht hätte. Die Nationalratskommission Biel und auch eine Volksabstimmung haben diesem Spuk ein Ende gesetzt. Geblieben ist nun das sogenannte I mit dem Sihlhölzli und dem Milchbucktunnel.

Das verbliebene I ist für die Stadt Zürich von zweifelhafter Bedeutung. Vorliegende Modellrechnungen zeigen, dass das Expressstrassen-I der Stadt Zürich keine Entlastung bringt. Weder Weststrasse noch Seebahnstrasse noch die Hardbrücke noch die Rudolf Brun-Brücke noch die Quaibrücke werden, wenn man diese Strasse bauen würde, eine reduzierte Verkehrsmenge aufweisen. Im Gegenteil, der Verkehr zum Beispiel auf der Rudolf Brun-Brücke wird noch zunehmen. Die sogenannte städtische Expressstrasse kann ihre Funktion gar nicht erfüllen. Warum? Man stelle sich vor: Dieses sehr kurze Autobahnverbindungsstück zwischen Südwestring (Uetlibergtunnel) und Nordring lockt den überstädtischen, den nationalen und internationalen Durchgangsverkehr auf dieses kurze Verbindungsstück, und diese Expressstrasse wird mit Durchgangsverkehr vollgestopft sein und gar keinen andern Verkehr mehr aufnehmen. Diese Strasse wird nach wie vor eine nationale Strasse sein. Die Stadt Zürich hat demzufolge gar kein Interesse mehr, diese Expressstrasse überhaupt zu realisieren. Die Stadt will nicht mehr an eine Einrichtung zahlen, die ihr eigentlich nur zum Schaden gereicht. Die Zeit des Geldverschwendens für solche Einrichtungen ist vorbei. Die 500 Millionen Franken, die Zürich für diese Realisierung einer veralteten Planungsidee hergeben müsste, könnten besser woanders und für andere Dinge gebraucht werden, zum Beispiel im Sozialbereich. Letztlich ist sich auch die Regierung eigentlich im klaren, dass diese Verbindung zweifelhaft ist. Wie kommt es denn dazu, dass man keine Realisierungszeit für dieses Strassenstück nennt? Irgendwann im 21. Jahrhundert soll das geschehen.

Fazit: Es fehlt jegliche Legitimation zur weiteren Aufrechterhaltung des § 15 des kantonalen Einführungsgesetzes zum Nationalstrassengesetz. Dieser Paragraph ist ersatzlos zu streichen. Eigentlich müsste auch im Nationalstrassengesetz die Kategorie «städtische Expressstrassen» gestrichen werden.

Willy G e r m a n n (CVP, Winterthur): Man könnte es sich in dieser Frage sehr einfach machen: Man könnte Taktik über Sachargumente stellen.

Gegner der Sihltiefstrasse könnten argumentieren, um die Strasse zu verhindern, müsste man die Einzelinitiative unbedingt ablehnen, denn die Stadt Zürich wird nie in der Lage sein, mehr als 250 Millionen Franken für eine solche Strasse aufzubringen. Es geht heute aber nicht um Expressstrassen an sich, sondern um deren Finanzierung. Ich danke Herrn Krähenbühl, dass er in der Kommission eine Strassendebatte vermeiden konnte, obwohl Herr Stirnemann – genau wie heute – versucht hat, über die Strasse an sich zu reden.

Man könnte auch weiter taktieren, man könnte die Strasse zu einem Stadt-Land-Konflikt hochstilisieren und der Stadt einmal mehr eines auswaschen. Noch naheliegender: Man könnte einen Links-rechts-Konflikt daraus konstruieren und SP und GP eine Lektion erteilen, weil sich diese Parteien bei der letzten Volksabstimmung über die Sonderabgabe sehr billig aus der Verantwortung gestohlen haben. Vor allem die SP war zum Beispiel mit der Parlamentarischen Initiative Stirnemann schnell mit Vorschlägen zur Hand, wie nicht vorhandene Fondsgelder verursachergerecht ausgegeben werden könnten. Wenn es aber um die verursachergerechte Beschaffung von solchen Geldern ging, beschränkte sich die SP auf das Weiterreichen des Schwarzen Peters. Wir müssen uns bewusst sein: Bei der Annahme der Einzelinitiative würde vorerst auch der – nach der letzten Volksabstimmung – leere Strassenfonds belastet. Die Gesetzesänderung bliebe vorerst also ein Papiertiger. Das sollten sich vor allem Frau Petri und Herr Knauss hinter die Ohren schreiben.

Die CVP-Fraktion möchte gegenüber der Einzelinitiative Knauss aber nicht mit solchen billigen taktischen Überlegungen operieren, sondern sachliche Argumente in die Waagschale werfen. Die sachlichen Argumente sprechen ganz klar für die Initiative. Die CVP-Fraktion unterstützt also die Einzelinitiative mehrheitlich definitiv. Ich lege die Gründe für die Unterstützung in drei Punkten dar:

1. Gerade in Zeiten der Haushaltsanierung muss das Verursacherprinzip auch im Kanton mehr Gewicht erhalten. Das heutige kantonale und eidgenössische Recht widerspricht aber dem Verursacherprinzip, was die Expressstrassen angeht. Expressstrassen ermöglichen in erster Linie dem motorisierten Durchgangsverkehr eine freiere Fahrt durch die Stadt. Velofahrer, Fussgänger und der strassengebundene öffentliche Verkehr profitieren nur indirekt davon. Dass die Stadt Zürich allgemeine Steuermittel zur Finanzierung dieser Strassen aufwenden müsste, ist stossend.

2. Gemessen an den Beiträgen stellt die heutige Beitragsregelung eine krasse Benachteiligung der Stadt Zürich dar. Gewiss – da hat der Regierungsrat recht –, auch Landgemeinden müssen die Zufahrtsstrassen zu Nationalstrassen aus allgemeinen Steuermitteln finanzieren. Diese Beträge stehen aber in keinem Verhältnis zu den hohen, nicht verkraftbaren Aufwendungen der Stadt Zürich. Ausserdem soll nicht ein Übel mit einem andern Übel entschuldigt werden. Dass Zufahrtsstrassen zu Nationalstrassen aus allgemeinen Steuermitteln finanziert werden, widerspricht ebenfalls dem Verursacherprinzip und müsste ebenfalls korrigiert werden. Das Volks-Nein zu den Sonderabgaben hat aber auch hier einen Riegel gestossen.

3. Nötig wäre beim Strassenwesen vor allem ein gerechterer Finanzierungsschlüssel auf Bundesebene. Der Bund wird aber einem Kanton, der bei der Strassenfinanzierung so zerstritten ist wie der Kanton Zürich und der statt dem Bund zuerst einmal die Stadt Zürich rupfen will, doch kaum mehr Treibstoffgelder zurückfliessen lassen. Die Argumentation des Regierungsrates lässt auch den Schluss zu, dass der Regierungsrat in Bern nur sehr halbherzig vorstellig wird.

Wir wissen alle, das Verhältnis Kanton–Stadt Zürich war in der Vergangenheit oft wegen ungerechter Finanzierungsschlüssel gestört. Einige der finanzpolitischen Altlasten haben wir abgebaut. Ich erinnere an das Opernhaus und an die Kripo. Bei den Expressstrassen gibt es auch eine finanzpolitische Altlast, die es zu beseitigen gilt, bevor der Lastenausgleich im Kanton Zürich umfassend neu geregelt wird. Mit solchen Altlasten können wir nicht an einen neuen Lastenausgleich herantreten.

Reto C a v e g n (FDP, Oberengstringen): Die Einzelinitiative von Markus Knauss ist ein «Trojanisches Pferd». Schon der Absender der Initiative zeigt klar, dass es hier um die Verhinderung und nicht um die Ermöglichung der Sihlexpressstrasse geht. Die finanzielle Entlastung der Stadt Zürich durch den Kanton tönt verlockend. Aber die Entlastung der einen leeren Kasse durch die Belastung der andern leeren Kasse ist kaum eine zukunftsweisende Lösung der Strassenfinanzierung und führt direkt in die Sackgasse. Dies sollte auch den Stadtzürcher Kommissionsmitgliedern klar sein, die aus rein finanziellen Initiativen zu dieser Initiative ja gesagt haben.

Auch der ewige Ruf nach Bern bringt uns hier nicht weiter. Sie wissen ganz genau, dass das Verursacherprinzip auf dieser Ebene gelöst werden muss, und wir warten darauf.

Im weitem bereitet es mir sehr grosse Mühe, die Stadt Zürich von einer Verpflichtung zu entlasten, welche die andern Gemeinden bereits erfüllt haben. Man kann doch die Regel nicht mitten im Spiel einfach ändern. Es ist selbstverständlich, dass die Sihlexpressstrasse der Region grossen Nutzen bringt. Aber sie bringt auch der Stadt Zürich grossen Nutzen. Durch dieses Bauwerk können oberflächlich Kapazitätsreduktionen vorgenommen werden.

Diese Initiative wird in der Volksabstimmung kaum eine Chance haben. Aber sie wird genau das bewirken, was Herr Germann gesagt hat: Es wird ein Stadt-Land-Konflikt resultieren, und dem Projekt wird Schaden zugefügt werden.

Aus diesen Gründen bitte ich Sie, diese Initiative nicht definitiv zu unterstützen. Ich darf dies auch namens der Mehrheit der FDP-Fraktion bekanntgeben.

Dr. Rudolf A e s c h b a c h e r (EVP, Zürich): Sie erinnern sich, dass wir am letzten Montag den Vorstoss oppositionslos überwiesen haben, der verlangt, dass der Kanton Zürich in dem Sinne vorstellig werde, dass alle Nationalstrassenbaukosten vom Bund getragen werden. Sie haben also bereits vor einer Woche einen Schritt in die richtige Richtung gemacht, indem Sie eigentlich mehr forderten, als heute verlangt wird, nämlich eine verursachergerechte Aufteilung der Strassenbaukosten. Die EVP-Fraktion ist für definitive Unterstützung der Einzelinitiative, und zwar aus folgenden Gründen:

Die bisherige Regelung verstösst gegen das heute anerkannte Prinzip der verursachergerechten Finanzierung des Strassenbaus. Der Bund zahlt zwar seinen Anteil verursachergerecht über Benzinzollgelder. Ebenso zahlt der Kanton verursachergerecht über seinen Anteil, den er von den Benzinzollgeldern erhält, und über die Abgaben, welche die Automobilisten mit den Motorfahrzeugsteuern leisten. Aber im Falle der Expressstrassen können die Städte und Gemeinden, die zur Mitfinanzierung verpflichtet sind, dieses Prinzip nicht verfolgen. Dies ist nach heutiger Auffassung überholt. Die Finanzierung der Infrastruktur der Autobahnen hat nicht über allgemeine Steuermittel zu erfolgen.

Es ist festzustellen, dass sich die Bedeutung dieser innerstädtischen Nationalstrassen gegenüber den fünfziger und sechziger Jahren sehr stark geändert hat. Auch das Interesse der Städte an diesen innerstädtischen Expressstrassen hat sich verzogen oder sogar ins Gegenteil verkehrt. Am Beispiel Zürich kann das ohne weiteres gezeigt werden. Die massive Zunahme des Verkehrs in den fünfziger und sechziger Jahren hat die Stadtbehörden seinerzeit dazu verlockt zu versuchen, ihre Verkehrsprobleme durch die nationalen Autobahnen zu lösen, indem sie diese Verkehrsinfrastruktur dazu benutzen wollten, darauf auch den innerstädtischen Verkehr weitgehend abzuwickeln. Es ist klar, dass unter diesem Aspekt die seinerzeit in das EG zum Nationalstrassen-gesetz hineingekommene Regelung – eine Kostenbeteiligung der Stadt – richtig schien.

Heute präsentiert sich aber die Situation grundlegend anders. Die Autobahnen in der Stadt, soweit sie den Verkehr nicht grossräumig als Unter- oder Umfahrung von der Stadt fernhalten und diesen Verkehr um die Stadt herumlenken, schaffen mit Sicherheit mehr Probleme als sie lösen. Die Stadt ist ja heute schon mit Strassenverkehr derart überlastet, dass es weitere Anreize durch eine bessere Verkehrsinfrastruktur zum Autofahren in die Stadt und in der Stadt, Ein-, Aus- und Zufahrten zum Zentrum, nicht mehr verträgt. Diese Zufahrten, die genannt worden sind, brächten einen konzentrierten, gebündelten Strom, der sich direkt auf das Netz der städtischen Strassen ergiessen würde und nicht mehr bewältigbar wäre. Das Interesse an den innerstädtischen Expressstrassen ist heute also völlig anders als vor 30 oder 40 Jahren, und deshalb meine ich, dass die Bestimmung heute überholt sei.

Umgekehrt ist aber festzustellen, dass das kantonale und nationale Interesse an diesen innerstädtischen Expressstrassen gestiegen ist. Der grösste Teil des Verkehrs, der sich auf diesen Strassen abwickeln wird, dürfte Verkehr sein, der mit der Stadt Zürich gar nichts zu tun hat, sondern mit der Region, oder der nationale oder sogar internationale Ziel- und Quellorte hat.

Ein weiteres Argument ist auch schon ausführlich dargelegt worden: Die Städte werden gar nicht mehr in der Lage sein, die derart hohen Kosten, die auf sie zukommen, überhaupt zu tragen. Es sind im Vergleich zu den erwähnten Kosten, welche die Gemeinden zur Mitfinanzierung ihrer Autobahnanschlüsse beitragen müssen, andere und sehr viel höhere Summen, um die es hier geht. Herr Germann hat vielleicht einen Überlegungsfehler gemacht, wenn er glaubt, dass diese grossen

Summen dazu führen würden, dass, wenn das Gesetz so bliebe, die Städte gar nicht mehr zahlen könnten und die Autobahnen damit verhindert würden. Das stimmt nicht. Es handelt sich hier ja um gebundene Ausgaben, und sie würden den Städten einfach aufgebrummt werden. Sie müssten dann sehen, wie sie das irgendwie verkraften können.

Noch zu den Argumenten der Gegner der Einzelinitiative: Es wird angeführt, die Gemeinden würden ja auch beigezogen, indem sie ihre Beiträge für die Autobahnzubringer leisten würden. Das stimmt. Es handelt sich dabei um Beiträge in der Grössenordnung von 10% bis 35%. Aber das ist kein Argument, denn Sie haben ganz vergessen, dass die Stadt Zürich auch solche Beiträge leistet. Sie haben an der Kommissionssitzung vom Tiefbauamt ein Dokument verteilt erhalten. Aus diesem ist ersichtlich, dass bis anhin 124 Millionen Franken ausgelegt worden sind. Die Strassen sind genau aufgelistet; darunter ist auch eine Kostenbeteiligung für solche Zubringer. Ich erinnere an den Zubringer Zwängiweg, der geteilt wird zwischen Kilchberg und der Stadt Zürich. Weiter wird argumentiert, es sei der falsche Zeitpunkt, heute etwas zu ändern, die Expressstrassen in der Stadt Zürich seien noch in weiter Ferne. Wenn es sich gezeigt hat, dass durch Veränderung der Umstände ein Gesetz überholt ist, dann ist es an der Zeit, es sofort zu ändern und die Korrektur nicht weiter hinauszuschieben. Es ist auch daran zu erinnern, dass die Kosten, welche die Stadt Zürich bereits belasten – mehrere Dutzend Millionen Franken –, auch heute und in Zukunft anfallen. Es ist ungerecht, nicht verursachergerecht und widerspricht allen heutigen Erkenntnissen, wenn man das so belässt.

Martin M o s s d o r f (FDP, Bülach): Das Begehren, den § 15 Abs. 2 ersatzlos zu streichen, ist eigentlich nicht neu. Die ähnlichen Begehren wurden 1986 und 1989 bereits abgelehnt. Es ist aber auch hinlänglich bekannt, dass die Regierung seit 1990 beim Bund vorstellig geworden ist – nicht etwa halbherzig, sondern voll dabei – mit dem Begehren, dass sich dieser an den Expressstrassen in gleich hohem Ausmass wie an den Nationalstrassen beteilige. Bis heute hat der Bund dies strikt abgelehnt. Vielleicht auch aus Gründen des Verursacherprinzips. Aber vielleicht wird nun Bundesrat Leuenberger hier eine Trendwende einläuten.

Expressstrassen entlasten das städtische Strassennetz und nehmen einen grossen Teil dieses Verkehrs auf. Die Stadt Zürich müsste sich also mit einem Kostenanteil von 21% am Bau beteiligen. Dies finde ich

durchaus gerechtfertigt im Vergleich zu den andern Gemeinden in unserem Kanton, die sich an den Baukosten für die Zufahrtsstrassen zu den Nationalstrassen mit durchschnittlich 26% beteiligen müssen. Die Stadt Zürich wird also nicht etwa nachteilig behandelt.

Ein gewisses Verständnis habe ich für das Anliegen des Initianten. Er will mit der Realisierung von Expressstrassen einerseits eine gewisse Verkehrsentlastung und eine Beruhigung erreichen. Auf der andern Seite fehlt bei der Stadt Zürich das nötige Geld. Die finanzielle Lage des Kantons kennen wir aber auch. Die marode Situation des Strassenfonds ist uns allen bekannt. Die Sonderabgabe, die eine Entschärfung im Nationalstrassenbau und auch eine Entschärfung im Strassenunterhalt gebracht hätte, haben wir, haben aber auch die Stimmberechtigten der Stadt Zürich, abgelehnt.

Die Schliessung der vier Autobahnlücken, die nach einer bestimmten Prioritätenordnung erstellt werden sollte, wird nun nicht in 15 Jahren realisiert, sondern in 25 bis 30 Jahren. Wie erklären wir also den Stimmberechtigten, dass der Kanton bei den Expressstrassen – im Klartext bei den Kosten der Sihltiefstrasse – den Anteil der Stadt Zürich übernehmen soll, zumal deren Stimmberechtigten selbst die Sonderabgabe abgelehnt haben? Bei aller Solidarität: Dies würden die Stimmbürger nicht verstehen.

Betrachten wir objektiv die heutige Situation: Der Strassenfonds ist massiv verschuldet. Eine Änderung mit der Sonderabgabe wurde vom Volk abgelehnt. Eine Änderung des Strassenverkehrsgesetzes wurde auch abgelehnt. Selbst für den gesetzlich vorgeschriebenen Unterhalt fehlt das Geld; das werden Sie bei der Budgetberatung auch nicht freigeben. Neu kommt dazu, dass der Bund seinen Verpflichtungen nicht mehr nachkommen und die Beiträge nochmals radikal reduzieren will. Sie sehen, neue zusätzliche Aufgaben können heute dem Kanton nicht mehr zugemutet werden. Ich ersuche Sie, diese Einzelinitiative nicht definitiv zu unterstützen.

Thomas Dähler (FDP, Zürich): Eine Minderheit der FDP-Fraktion wird die Einzelinitiative Knauss definitiv unterstützen und dem Volk zur Annahme empfehlen. Die Begründung für diesen Standpunkt weicht aber von den Gründen des «Konsortiums» Knauss ganz erheblich ab. Knauss möchte die Finanzierung nur dem Kanton überbinden, weil er offenbar glaubt, der Kanton sei gegen den Realisierungsdruck aus den Quartieren Wiedikon und Aussersihl

resistenter als die Stadt Zürich. Wir aber sagen Ihnen: Solange sich die Stadt Zürich an den Kosten eines Nationalstrassenteilstücks beteiligen muss, wird dieses Teilstück nicht realisiert werden können, weil nämlich die Stadt Zürich keine Verkehrsabgaben einziehen kann und weil sie keine Treibstoffzollanteile erhält, um für diese Kosten aufkommen zu können.

Der Bevölkerung der Stadtquartiere 3 und 4 wurde anfangs der siebziger Jahre versprochen, dass die Verkehrsführung durch die Weststrasse und die Seebahnstrasse nur von sehr kurzer Dauer sei, weil ja die Sihltiefstrasse realisiert werde. Heute, 25 Jahre später, ergiesst sich der europäische Transitverkehr auf der Achse Hamburg–Palermo immer noch durch die Weststrasse und durch die Seebahnstrasse.

Sie haben sich heute zu entschliessen, ob Sie das Y definitiv begraben wollen oder ob Sie – mindestens als Option – eine Chance einräumen und der Bevölkerung von Wiedikon und Aussersihl einen Funken Hoffnung auf bessere Zeiten lassen wollen. Ich empfehle Ihnen die definitive Unterstützung und die Ausgabe der Ja-Parole.

Astrid K u g l e r (LdU, Zürich): Herr Germann, ich gehe mit Ihnen nicht einig, dass man den Auslöser dieser Einzelinitiative nicht auch diskutieren sollte. Der Auslöser, wenn auch nicht der tiefere Grund, ist die Kontroverse um die Sihltiefstrasse. Darum muss man einige Worte über dieses Problem sagen. Wir in der Stadt sind nämlich der Meinung, dass diese Strasse in erster Linie dem überregionalen Verkehr und der Verbindung von N1 und N3 dient. Im Grunde genommen handelt es sich um eine Autobahn. Wir brauchen diese Strasse für den innerstädtischen Verkehr nicht. Wenn der Bund aber Nationalstrassen plant und diese auch gebaut sehen will, so soll er sie auch selber bezahlen. Das sage ich nicht nur im Hinblick auf das städtische Problem, sondern auch im Hinblick auf die kantonale Situation.

Mit der Ablehnung der verschiedenen Versuche, die kantonalen Verkehrsabgaben zu erhöhen, mit der Ablehnung der sogenannten Sondersteuer zur Schliessung der Autobahnlücken, ist wohl allen klar geworden, dass wir beim Strassenbau und Strassenunterhalt verschiedene Probleme zu lösen haben.

Problem Nr. 1: Die Stadt Zürich hat ein ernsthaftes Problem, das alle Steuerzahlerinnen und Steuerzahler sehr direkt betrifft. Die Sihltiefstrasse ist nicht gerade zuoberst auf unserer Wunschliste. Wenn wir gezwungen werden, an diese zu zahlen, dann haben Sie auch schon gehört, was uns erwartet.

Problem Nr. 2: Auch der Kanton hat mit seinem Engpass ein finanzielles Problem. Es scheint aber, dass die Regierung dieses Problem zumindest teilweise auf dem Buckel der Gemeinde lösen will, und dies nicht nur im Hinblick auf die Strassen. Sie kennen verschiedenste Beispiele aus andern Bereichen, wo dies der Fall ist. Keine Gemeinde goutiert diese Praxis. Sie versuchen, sich zu wehren und protestieren sehr laut dagegen. Aber es ist unschön, wenn der Kanton bei gedrossem Haushalt sich seine Wünsche auf Kosten der untergeordneten Stufe dennoch erfüllen will. Besonders unschön ist es in diesem Fall, weil der Kanton für seinen Anteil immerhin über eine Kasse mit gebundenen Einnahmen verfügt – dem Strassenfonds – und die Stadt ihren Anteil aus den allgemeinen Steuermitteln nehmen müsste. Und dies, obwohl der Grundsatz der verursachergerechten – das heisst für meine Fraktion verbrauchsabhängigen – Verkehrsabgaben nicht bestritten ist. Wir haben zwar verschiedene «Kässeli», aber kaum einer kennt sich noch aus und weiss, wer wieviel von wem bekommt, es sei denn, er beschäftige sich hauptberuflich mit der Strassenfinanzierung. Auf jeden Fall wird enorm viel Geld hin- und hergeschoben, und alle Ebenen sind von der Devise beherrscht, «eigentlich bezahle man ja selbst zuviel und eigentlich bekomme man ja zuwenig vom andern». Eine klare Übersicht fehlt, da sich der Regierungsrat bis anhin standhaft geweigert hat, auf kantonaler Ebene eine ordentliche Strassenrechnung einzuführen.

Aufgrund dieser Problematik müssen wir uns grundsätzlich etwas Neues einfallen lassen. Da ein wenig an der Schraube drehen und dort ein paar wenige Prozente herausholen – das bringt nichts. Einen wichtigen Schritt werden wir mit einer Standesinitiative zur Änderung des Finanzierungsschlüssels beim Nationalstrassenbau, Nationalstrassenunterhalt und Nationalstrassenbetrieb tun, haben wir doch die entsprechende Motion letzten Montag stillschweigend überwiesen. Helen Kunz und ich haben diesen Vorstoss ausgelöst. Sie sehen daraus, dass wir nicht Strassenbau verhindern wollen, sondern dass wir nach echten Lösungen suchen. Ich bitte Sie, auch das zu bedenken, Herr Cavegn. Es ist auch zu bedenken, dass in der Zwischenzeit auch andere Kantone ernsthafte Probleme bei der Finanzierung ihrer Nationalstrassen bekommen haben und dass sie mit den den Kantonen auferlegten finanziellen Verpflichtungen nicht mehr einverstanden sind. Und wenn Sie quer durch den schweizerischen Blätterwald lesen, dann können Sie immer wieder Artikel entdecken, die auf diesen Umstand hinweisen.

Ein nächster Schritt wird sein, die Verkehrsabgaben verbrauchsabhängig zu gestalten. Über eine entsprechende Einzelinitiative werden wir nächstens ja auch im Rat zu diskutieren haben.

Nun ist auch diese Einzelinitiative Knauss ein wichtiges Mosaiksteinchen zur Bewältigung der verschiedenen Probleme, die ich Ihnen dargelegt habe. Sie unterstützt nicht nur die Bestrebungen der Stadt, sich von den von aussen aufdotierten finanziellen Belastungen zu befreien, sondern genauso die diesbezüglichen Bestrebungen der Gemeinden, zum Beispiel bei der Finanzierung von Zufahrtsstrassen zu Nationalstrassen. Nicht zuletzt unterstützt die Einzelinitiative, wenn auch nur indirekt, die Bestrebungen des Kantons, klare Verhältnisse beim Strassenbau zu schaffen. Ich bitte Sie deshalb, diese Einzelinitiative zu unterstützen. Wir von der LdU-Fraktion tun es.

Regierungsrat Hans Hofmann: Seit dem 24. September dieses Jahres ist die Ausgangslage klar: Das Volk hat nein gesagt zur Sonderzulage für die Finanzierung der vier Autobahnlücken. Damit bleibt der Strassenfonds weiterhin verschuldet, und es gilt weiterhin, bei den Strassenausgaben rigoros zu sparen. Eine Realisierung der zürcherischen Expressstrasse, der sogenannten Sihltiefstrasse, kommt daher frühestens in 25 bis 30 Jahren in Frage. Vorher ist sie gar nicht finanzierbar. Wir müssen froh sein, wenn wir innerhalb dieses Zeitraums die vier Autobahnlücken schliessen können, wofür die Sonderzulage gedacht war. Darüber werden wir uns sicher im Dezember anlässlich der Debatte über den Voranschlag und über das Programm für den Bau und Unterhalt der Staatsstrassen im Detail unterhalten, wie dies der Kommissionspräsident gesagt hat.

Wir behandeln hier und heute also überhaupt kein dringliches Problem. Ich glaube – auch der Regierungsrat ist dieser Meinung –, dass eine Entlastung der Stadt, die von der Mehrheit der Kommission und nun vom Rat gefordert wird, nicht zu Lasten des Kantons erfolgen sollte. Vielmehr gilt es, einen neuen Anlauf beim Bund zu nehmen, wie wir dies bereits 1990 getan haben, und dies keineswegs halbherzig, Herr Germann. Der Regierungsrat hat beim EVED interveniert. Das EVED hat abgelehnt, aber wir haben uns mit dieser Antwort nicht zufrieden gegeben, sondern nachgedoppelt und ein Wiedererwägungsgesuch eingereicht und neue Argumente dargelegt. Leider ist der Regierungsrat wieder gescheitert. Aber es gilt sicher, in dieser Richtung einen neuen Anlauf zu nehmen. Der Kantonsrat hat ja auch einen Vorstoss überwie-

sen, in dem verlangt wird, der Bund solle die Finanzierung der Nationalstrassen gänzlich übernehmen. Wir müssen dann dafür sorgen, dass die Expressstrasse auch eine Nationalstrasse wird. Ich schliesse mich da den Ausführungen von Herrn Aeschbacher an: Die Strasse wird hauptsächlich den nationalen und internationalen Verkehr aufzunehmen haben. Wir haben alle Zeit, wieder mit dem Bund zu verhandeln.

Wir haben nun im Bundesrat einen zürcherischen EVED-Departementschef, und ich bin überzeugt, dass er diese Anliegen mit Wohlwollen prüfen wird. Herr Bundesrat Leuenberger – ich bin ihm dankbar dafür – hat sich letzte Woche für ein persönliches Gespräch mit mir eineinhalb Stunden Zeit genommen. Dabei hatte ich Gelegenheit, dem neuen Chef des EVED die Probleme und Nöte des kantonalen Bau-, Energie- und Umweltschutzdirektors darzulegen. Er wird diese Anliegen sicher gründlich prüfen. Ich glaube, Herr Bundesrat Leuenberger wird auch ein grösseres Herz für die Stadt haben, die sich zu entlasten wünscht. Deshalb sollten wir zuerst diesen Weg beschreiten. Sollte wider Erwarten beim Bund in zwei, drei Jahren immer noch nichts erreicht werden können und die Sache noch einmal abgelehnt werden, hätten wir immer noch Zeit, das kantonale Einführungsgesetz zum Nationalstrassengesetz zu ändern und den Schlüssel zwischen Stadt und Kanton neu zu diskutieren. Vielleicht haben wir bis dahin auch das obligatorische Gesetzesreferendum abgeschafft und könnten die Angelegenheit hier im Rat direkt erledigen.

Aus diesen Gründen sind wir nach wie vor der Meinung, dass man zurzeit auf diese Abstimmung verzichten sollte. Ich bitte Sie, die Einzelinitiative Knauss bei allem Verständnis für das Anliegen nicht definitiv zu unterstützen beziehungsweise, falls Sie dies doch tun, sie den Stimmberechtigten zur Ablehnung zu empfehlen.

Eintreten

ist beschlossen, nachdem kein anderer Antrag gestellt worden ist.

Abstimmung

82 Ratsmitglieder stimmen für definitive Unterstützung der Einzelinitiative.

Da das notwendige Quorum von 60 Stimmen überschritten wurde, ist die definitive Unterstützung zustande gekommen, und die Initiative wird den Stimmberechtigten zur Abstimmung unterbreitet.

Der Rat beschliesst mit 83:74 Stimmen, die Initiative den Stimmberechtigten zur Annahme zu empfehlen.

Da der Rat mehrheitlich anderer Meinung ist als der Regierungsrat, wird der Beleuchtende Bericht durch das Büro des Kantonsrates abgefasst.

Die Vorlage geht an den Regierungsrat zur Ansetzung der Volksabstimmung.

Das Geschäft ist erledigt.

4. Einzelinitiative Jean E. Bollier, Zürich, vom 21. April 1993 betreffend die Förderung von Familienwohnungen (Änderung des Gesetzes über die Erhaltung von Wohnungen für Familien, WEG) (Bericht und Antrag des Regierungsrates vom 29. März 1995 und gleichlautender Antrag der Kommission vom 5. September 1995) 3441

Dr. Hansruedi F i s c h e r (Grüne, Aeugst a. A.), Präsident der vorberatenden Kommission: Die Einzelinitiative würde eine Änderung des Gesetzes über die Erhaltung von Wohnungen für Familien (WEG) notwendig machen. Ich werde auch kurz zum nachfolgenden Geschäft, zur Motion, welche eine Aufhebung des WEG verlangt, Stellung nehmen. Das WEG, das aus dem Jahr 1974 stammt, sieht ein weitgehendes Verbot des Abbruchs, des Umbaus und der Zweckänderung von Familienwohnungen vor. Gemäss § 1 Abs. 1 können Gemeinden, die im Verhältnis zur Nachfrage und zur Zahl der Arbeitsplätze kein ausgewogenes Angebot an Wohnungen für Familien aufweisen, ihr Gebiet oder Teile davon für längstens fünf Jahre den Vorschriften des WEG unterstellen. Gebrauch von diesem Gesetz hat einzig die Stadt Zürich gemacht. Winterthur – als zweite grosse Stadt – hat zweimal in Volksabstimmungen abgelehnt, ihr Gebiet dem WEG zu unterstellen.

Der Verfasser der Einzelinitiative bemerkt zu Recht, dass in der Stadt Zürich der Anteil von kleinen Wohnungen bis zu drei Zimmern zu gross ist und dass es zuwenig preisgünstigen Wohnraum für Familien mit

mehreren Kindern gibt. Bei einer Annahme und Berücksichtigung der Forderungen der Einzelinitiative, welche vorsieht, aus zwei Drei-Zimmer-Wohnungen eine Wohnung mit vier und mehr Zimmern zu machen, würde wohl die Zahl der Familienwohnungen zunehmen, es würde aber auch die Zahl der Wohnungen mit weniger als drei Zimmern – davon besteht bereits jetzt ein Überbestand – zunehmen. Bei Annahme der Einzelinitiative besteht auch die Gefahr, dass die Gesamtzahl von preisgünstigen Familienwohnungen abnehmen würde. Das WEG wurde 1974 als Sofortgesetz gegen die Verdrängung von Wohnraum durch Abbrüche oder Umwandlung von Wohnraum in Büros erlassen. Das Anliegen scheint überholt zu sein. Davon sind Regierung und Kommission überzeugt. Der Regierungsrat hat auf einen Gegenvorschlag verzichtet. Einerseits erhofft er sich eine Entschärfung des Problems, sobald die Verfahren im Zusammenhang mit der BZO abgeschlossen sind, andererseits gab Regierungsrat Hofmann zu verstehen, dass man eine eventuelle Abstimmung der Stadtzürcherinnen und Stadtzürcher über eine weitere Unterstellung unter das WEG abwarten müsste.

Die meisten Kommissionsvertreter sind der Meinung, dass das WEG zum heutigen Zeitpunkt mehr verhindere als bringe. Abgelehnt hat die Mehrheit der Kommission einen Antrag auf Anhörung von Betroffenen. Man wollte keine zweite Sitzung. Auf einen Gegenvorschlag zum heutigen Zeitpunkt vermochte sich die Kommission aus verschiedenen Gründen auch nicht zu einigen, unter anderem auch aus finanziellen Gründen. Man wollte keine Volksabstimmung provozieren.

Der Vorschlag des Präsidenten, eine Motion oder ein Postulat aus der Kommission einzureichen, wurde dann von den meisten Kommissionsmitgliedern gutgeheissen. Eine Motion soll ermöglichen, dass Regierung und Verwaltung und später nochmals auch der Rat sich nochmals eingehend mit dem WEG befassen können. Die Kommission war sich einig, dass man mit der Motion die Stadt Zürich weniger unter Druck setzt als mit einem Gegenvorschlag zur Einzelinitiative. Ich persönlich habe die Motion mitunterzeichnet. Sie ermöglicht eine breite Diskussion über Sinn und Nichtmehr-Sinn des WEG. Meine Fraktionskolleginnen und -kollegen werden sich für die Motion wahrscheinlich nicht erwärmen können. Die Einzelinitiative werden die Grünen nicht definitiv unterstützen. Ich bitte Sie, diese Einzelinitiative ebenfalls nicht definitiv zu unterstützen.

Zum Schluss möchte ich noch einen Dank an die Regierung und an meine Kolleginnen und Kollegen aus der Kommission sowie an den Sekretär, Herrn Moser, abstatten.

Regina Bapst-Herzog (SP, Zürich): Die Sozialdemokratisch-Gewerkschaftliche Fraktion wird die Einzelinitiative Bollier in dieser Form nicht definitiv unterstützen. Wie der Initiant sind wir aber auch der Meinung, dass es in der Stadt Zürich heute zuwenig echte Familienwohnungen gibt, das heisst Wohnungen mit vier und mehr Zimmern, Wohnungen, die preisgünstig sind.

Der Leerwohnungsbestand ist in den letzten Jahren etwas angestiegen, aber er ist in der Stadt Zürich immer noch kleiner als im übrigen Kanton. Im letzten Jahr war der Leerwohnungsbestand in der Stadt Zürich noch 0,4%. Der Durchschnittspreis für eine leerstehende Vier-Zimmer-Wohnung beträgt in diesem Jahr gemäss Bericht des Stadtrates rund 2500 Franken, was ein durchschnittliches Haushaltbudget sicher überschreitet. Viele Leerwohnungen sind also vorwiegend teure Neubauwohnungen.

Das Verhältnis der Zahl der Arbeitsplätze zur Anzahl der bereitstehenden Familienwohnungen soll ausgewogen sein. Dann wäre das Gesetz für die Erhaltung von Familienwohnungen überflüssig. In der Stadt Zürich ist das aber heute noch nicht der Fall. Darum ist Zürich die einzige Gemeinde im Kanton, welche durch Volksabstimmung dem Gesetz über die Erhaltung von Wohnungen für Familien seit 1974 unterstellt ist. Es wird alle fünf Jahre wieder neu darüber abgestimmt.

Das Gesetz schützt preisgünstige Familienwohnungen vor Abbruch, Umbau oder Zweckänderung. Für solche Vorhaben braucht es jeweils eine Bewilligung der Gemeinde. Als Familienwohnungen werden in der Verordnung zum Gesetz Wohnungen ab zweieinhalb Zimmer genannt, was sicher nicht mehr den heutigen Verhältnissen und Ansprüchen genügt. Dieser Meinung sind wir auch. Die Definition «Familienwohnung» müsste nach unserer Meinung neu festgesetzt werden. Das geht aber ohne Gesetzesänderung; es betrifft nur die vom Regierungsrat erlassene Verordnung.

Ebenso unbefriedigend ist die Tatsache, dass preisgünstige Familienwohnungen nur von Einzelpersonen bewohnt werden oder – noch schlimmer – nur an Einzelpersonen oder Paare vermietet werden, wie ich schon häufig in Inseraten lesen konnte. Auch da greift das Gesetz

nicht. Es bleibt nur zu hoffen, dass es in Zukunft noch mehr familienfreundliche Vermieter gibt.

Zu den familienfreundlichen Vermietern gehören sicher die Baugenossenschaften. Vor allem ältere Baugenossenschaften haben heute Mühe, ihre Drei-Zimmer-Wohnungen, welche den grössten Teil ihres Wohnungsbestandes ausmachen, an Familien zu vermieten, weil sie eben zu klein sind. Damit sie zwei Drei-Zimmer-Wohnungen in eine Klein- und in eine Grosswohnung umbauen können, sind die Baugenossenschaften ebenso wie der Initiant Bollier an einer Liberalisierung des Wohnerhaltungsgesetzes oder zumindest an einer entgegenkommenden Bewilligungspraxis interessiert. Wie ich von der Baupolizei der Stadt Zürich, von der Abteilung Baubewilligungen, erfahren konnte, werden solche Anträge von Baugenossenschaften, welche als familienfreundlich gelten, problemlos bewilligt. Die beim Umbau entstandenen Kleinwohnungen können dann zum Beispiel an ältere alleinstehende Personen, welche dafür eine grössere Wohnung freigeben, vermietet werden.

Die vom Einzelinitianten geforderte Umbaumöglichkeit gibt es also schon unter dem heutigen Gesetz. Es braucht dazu keine Gesetzesänderung. Dass der Regierungsrat, der ja Rekursinstanz ist, noch kein entsprechendes Gesuch zu bearbeiten hatte, bestätigt die grosszügige Bewilligungspraxis bei Umbauwünschen, bei denen keine Wohnung verloren geht. Bei privaten Wohnbauträgern fehlt aber die Gewissheit, dass die bei der Umwandlung von zwei Drei-Zimmer-Wohnungen entstandene Kleinwohnung wirklich nicht zweckentfremdet wird, zum Beispiel für Dienstleistungsräume verwendet werden könnte. Wir lehnen darum eine Liberalisierung des Gesetzes, so wie sie der Einzelinitiant fordert, ab. Preisgünstiger Wohnraum darf nicht verloren gehen.

Die Leerwohnungszahl hat zwar etwas zugenommen, und das Interesse am Bau von Büroräumen ist heute sicher geringer oder fast gleich null. Bekanntlich ändern sich aber die Raumbedürfnisse mit der Zeit in einer Art Wellenbewegung. Das heisst, bis eine Gesetzesänderung in Kraft treten würde, könnte die Wohnungssituation in der Stadt Zürich wieder ganz anders aussehen. Das Gesetz über die Erhaltung von Wohnungen für Familien ist daher für die Stadt Zürich – vielleicht auch für andere Gemeinden – auch heute noch wichtig. Das Gesetz wirkt positiv auf eine bewohnerfreundliche Stadtentwicklung, weil es bestehende Quartiere vor einer Strukturänderung schützt, weil es eine schleichende, spekulative Umnutzung von preisgünstigem Wohnraum verhindert.

Nun noch etwas zur Arbeit in der Kommission: Es gab nur eine Sitzung, und es wurde schnell klar, dass die Kommissionsmehrheit nur ein Ziel hatte, nämlich das Gesetz abzuschaffen, weil es heute nur für die Stadt Zürich gilt. Darum konnte auch kein Verständnis für eine Unterstützung dieses Gesetzes aufgebracht werden. Als Vertreterin der Stadt Zürich ärgerte mich dieses Verhalten natürlich besonders. Immerhin hat doch die Mehrheit des Stimmvolkes der Stadt Zürich dem Wohnhaltungsgesetz zugestimmt, und dies seit 1974 alle fünf Jahre. Die Kommissionsminderheit beantragte deshalb eine Anhörung des Initianten sowie von Vertretern der Stadt, von Bauträgern und vom Mieterverband, um sich eine objektive Meinungsbildung zu ermöglichen. Wir hätten dann eventuell einer Liberalisierung in einem Gegenvorschlag zustimmen können. Leider wurde der Antrag abgelehnt und der Hau-ruck-Methode der Vorzug gegeben. Es soll am Gesetz, wie es heute ist, nichts geändert werden. Dafür wurde von der Kommissionsmehrheit die Motion zur Abschaffung des WEG eingereicht, welche dann vom Regierungsrat auch sofort entgegengenommen wurde, wie sie heute auf der Traktandenliste sehen können. Übrigens: So schnell wie diese Motion hat es vermutlich noch keine auf die Traktandenliste geschafft. Ich fasse zusammen:

1. Es braucht weiterhin den gesetzlichen Schutz von preisgünstigen Familienwohnungen.
2. Die Umwandlung von zwei mittelgrossen Wohnungen in eine Gross- und eine Kleinwohnung ist bereits mit dem jetzigen Gesetz möglich.

Ich beantrage Ihnen daher im Namen der Sozialdemokratisch-Gewerkschaftlichen Fraktion, die Einzelinitiative Bollier nicht definitiv zu unterstützen.

Susanne Bernasconi-Aeppli (FDP, Zürich): Ich möchte mich hier sehr kurz fassen und auf das WEG im Zusammenhang mit der Behandlung der Motion eingehender eintreten. Im Gegensatz zu meiner Vorrednerin bin ich sehr froh, dass es möglich ist, die Einzelinitiative und die Motion gleichzeitig zu behandeln. Wir können dies dann im Überblick tun.

Die Stossrichtung der Einzelinitiative von Jean Bollier ist sicher richtig. Zweieinhalb-Zimmer-Wohnungen sind keine Familienwohnungen mehr. Wir haben in der Stadt Zürich auch ein sehr einseitiges Wohnungssegment, und wir sollten die Erstellung grösserer Wohnungen, die echte Familienwohnungen sind, fördern.

Die FDP-Fraktion wird die Einzelinitiative jedoch nicht unterstützen, weil sie statt einer komplizierten Gesetzesänderung mit Volksabstimmung das Gesetz gleich ganz abschaffen möchte. Ich werde dann beim nächsten Traktandum darauf eintreten.

Bruno Zuppiger (SVP, Hinwil): Auch ich werde zu beiden Vorlagen sprechen, nämlich zur Einzelinitiative Bollier und zur Motion betreffend Aufhebung des WEG.

Erstmals seit ich in diesem erlauchten Gremium sitze, erlebe ich, dass ein Vorstoss eingereicht wird, der zum Ziel hat, ein Gesetz aufzuheben. Wenn man spürt, dass verschiedene Fraktionen und auch der Regierungsrat hinter diesem Vorstoss stehen, dann ist dies um so erfreulicher. Bei diesem Wohnerhaltungsgesetz aus dem Jahr 1974, das nun aufgehoben werden sollte, geht es um ein Gesetz, welches nur noch für eine Gemeinde in unserem Kanton gilt, nämlich für die Stadt Zürich, und hier gemäss Einzelinitiant sogar erst noch hindernd wirkt. Es ist nicht zu verstehen, dass für eine Stadt, welche autonom für sich eine Regelung treffen könnte, kantonale ein Gesetz bestehen müsste, das diese Wohnerhaltung regelt. Offensichtlich ist es nicht so, wie Frau Bapst gesagt hat, dass in andern Gemeinden ebenfalls ein Bedürfnis besteht, sonst hätten sich seit 1974 sicher verschiedene Gemeinden unterstellen lassen.

Auch die SVP-Fraktion wird die Einzelinitiative Bollier nicht definitiv unterstützen, aber dafür um so klarer für die Überweisung der Motion zur Aufhebung dieses Gesetzes stimmen.

Abstimmung

Für die definitive Unterstützung der Einzelinitiative wird keine Stimme abgegeben. Sie ist damit abgelehnt.

Das Geschäft ist erledigt.

5. Motion Susanne Bernasconi-Aeppli, Zürich, und Mitunterzeichnende vom 18. September 1995 betreffend Aufhebung des Gesetzes über die Erhaltung von Wohnungen für Familien (WEG) (schriftlich begründet)

KR-Nr. 222/1995, Entgegennahme

Die Einzelinitiative lautet wie folgt:

Der Regierungsrat wird beauftragt, dem Kantonsrat eine Vorlage zur Aufhebung des Gesetzes über die Erhaltung von Wohnraum für Familien (WEG) zu unterbreiten.

Die Begründung lautet wie folgt:

Die Stadt Zürich ist als einzige Gemeinde seit 1974 dem WEG unterstellt. Die Gesetzesdefinition der Familienwohnung ab zweieinhalb Zimmern entspricht nicht mehr den heutigen Verhältnissen. Jean E. Bollier, Zürich, reichte eine Einzelinitiative betreffend Änderung des WEG zwecks Förderung von echten Familienwohnungen von vier und mehr Zimmern ein. Anlässlich der Behandlung der Einzelinitiative beschloss die Mehrheit der Kommission – im Sinne einer Deregulierung – einen Antrag auf Aufhebung statt Abänderung des überholten WEG zu stellen.

Der Regierungsrat ist bereit, die Motion zur Berichterstattung und Antragstellung entgegenzunehmen.

Regina B a p s t - H e r z o g (SP, Zürich) beantragt, die Motion abzulehnen und die Diskussion zu verschieben.

Prof. Kurt S c h e l l e n b e r g (FDP, Wetzikon): Diese Motion stammt aus der Kommission, welche dieses Gesetz behandelt hat. Nachdem nun hier bereits über diese Sachlage diskutiert wurde, sollte jetzt die Frage der Überweisung entschieden werden. Ich beantrage, die Behandlung jetzt vorzunehmen.

Hartmuth A t t e n h o f e r (SP, Zürich): Ich stelle den Gegenantrag. Die Motion ist am 16. September eingereicht worden. Sie ist erst jetzt auf der Traktandenliste erschienen. Wir sind noch nicht dazu gekommen – andern Fraktionen wird es ähnlich gegangen sein –, die Diskussion über diese Motion seriös vorzubereiten. Ich beantrage Ihnen, die Motion jetzt abzusetzen und ein nächstes Mal zu behandeln.

Abstimmung

Der Rat entscheidet sich mit 107:41 Stimmen für den Antrag von Prof. Kurt Schellenberg, die Frage der Überweisung der Motion jetzt zu entscheiden.

Susanne Bernasconi-Aeppli (FDP, Zürich): Das WEG bezweckt die Erhaltung von Wohnungen für Familien. Gemeinden, die im Verhältnis zur Nachfrage und zur Zahl der Arbeitsplätze kein ausgewogenes Angebot an Wohnungen für Familien aufweisen, können ihr Gebiet oder Teile davon für längstens fünf Jahre den Vorschriften des Gesetzes unterstellen. Diesem Gesetz unterstellt ist seit 1974 einzig und allein die Stadt Zürich. Wenn es 20 Jahre lang nicht angewendet wurde, ist auch kaum anzunehmen, dass es einer andern Gemeinde in den Sinn käme, sich diesem Gesetz zu unterstellen. Winterthur als zweite grössere Stadt hat die Unterstellung 1991 abgelehnt. Ich kann mich daher für die Begründung auf die Verhältnisse in der Stadt Zürich beschränken.

Störend am WEG sind folgende Punkte: Abbruch, Umbau und Zweckänderung von Familienwohnungen brauchen eine Bewilligung. Bereits ab zweieinhalb Zimmern ist die Wohnung nach WEG eine Familienwohnung, was sicher nicht mehr den heutigen Verhältnissen entspricht. Lediglich 28% des Wohnungsbestandes in der Stadt Zürich weisen vier und mehr Zimmer auf und können somit bei den heutigen Ansprüchen als echte Familienwohnungen bezeichnet werden.

Die Stadt – das wissen wir – hat eine einseitige Bevölkerungsstruktur. 45% sind Einpersonenhaushalte. Es wären daher vermehrt echte Familienwohnungen zu fördern. Genau dies verhindert jedoch das WEG, nämlich die Zusammenlegung von Kleinwohnungen in eine grössere oder in eine kleine und eine grössere Wohnung. Besonders bei grösseren Renovationen von Genossenschaftsbauten wäre eine solche Umstrukturierung möglich und erwünscht.

Statt eine Gesetzesänderung mit Volksabstimmung durchzuführen, kann das Gesetz im heutigen Zeitpunkt aufgehoben werden. Folgende Gründe sprechen dafür:

- Das WEG wurde 1974 als Sofortlösung gegen die Verdrängung von Wohnraum durch Abbrüche und Umwandlung in Büros erlassen.
- Das Planungs- und Baugesetz von 1975 schuf dann jedoch die gesetzliche Grundlage für sogenannte Wohnanteile (WAP). In der

Stadt Zürich existiert ein solcher Wohnanteilplan, und er greift auch. Dadurch ist der Mindestbestand an Wohnungen festgelegt.

- Im Gegensatz zum WEG sind damit aber fast keine preisgünstigen Altwohnungen geschützt. Das ist der Unterschied.

In den Zeiten des ausgesprochenen Baubooms bestand für diesen Schutz sicher eine gewisse Berechtigung. Damals wurden Altwohnungen abgebrochen und teure Kleinstwohnungen gebaut, die dann auch vermietet werden konnten. Dies entsprach damals auch dem Interesse eines breiteren Teils der Bevölkerung. Diese Zeiten sind jedoch längst vorbei. Der Wohnungsbau stagniert. Es braucht nun wirklich keine einengenden Vorschriften mehr, sondern Deregulierung. Das WEG erschwert die notwendige Erneuerung von Wohnraum – nicht alles ist erhaltenswert – sowie die Grundrissveränderung. Rund 30% des Wohnungsbestandes in der Stadt Zürich – das gilt es zu beachten – sind städtische Wohnungen oder Genossenschaftswohnungen. Wir haben somit ein rechtes Segment von preisgünstigen Wohnungen. Hinzu kommen aber noch sehr weitgehende Mieterschutzvorschriften, wie wir alle wissen. Die Fragen «Renovation, Abbruch oder Umwandlung von Wohnungen in grössere oder kleinere?» sollten wir daher dem Markt überlassen. Mit dem WEG werden sodann auch Wohnungen an Orten zementiert, die vom Wohnanteilplan (WAP) nicht geschützt sind, weil sie zum Wohnen nicht geeignet sind.

Ganz generell stellt das WEG eine zusätzliche Einschränkung im überreglementierten Bausektor dar. Es zieht eine Staatstätigkeit nach sich mit entsprechendem Verwaltungsaufwand. Pro Jahr gehen zirka 200 Gesuche ein, die grösstenteils bewilligt werden. Die Frage der Bewilligung – Frau Bapst hat es bereits gesagt – ist an sich nicht das Problem. Wir haben jedoch einen zusätzlichen Verwaltungsaufwand, und wir rufen ja andererseits ständig nach einer «schlankeren» Verwaltung. Vom Statistischen Amt der Stadt Zürich wird zudem eine eigene Statistik über die Anwendung des WEG geführt.

Den Schutz des WEG braucht es heute nicht mehr. Jedermann spricht von Deregulierung. Wenn wir nun im Dickicht der Gesetze einen kleinen Ast finden, den wir herausägen können, so ist es wirklich ein Gebot der Stunde, dies zu tun. Ich bitte Sie daher, diese Motion zu unterstützen.

Regina Bapst-Herzog (SP, Zürich): Ich hatte nicht erwartet, dass ich heute noch zu dieser Motion genauer Stellung nehmen sollte.

Einiges habe ich bereits in meinem Referat im Zusammenhang mit der Einzelinitiative Bollier gesagt. Ich möchte nochmals betonen: Die Begründung für die Motion, wonach Zweieinhalb-Zimmer-Wohnungen als Familienwohnungen gelten, ist insofern unmassgeblich, als diese Einschränkung in der Verordnung geregelt ist und ohne Gesetzesänderung korrigiert werden könnte. Der zweite Vorwurf geht dahin, dass man keine Drei-Zimmer-Wohnungen in Klein- und Grosswohnungen umwandeln könne. Auch das trifft nicht ganz zu. Es heisst im § 6: «Die Bewilligung kann bei besonderen Umständen und unter Abwägung der sich gegenüberstehenden Interessen erteilt werden, namentlich wenn a) preisgünstige Wohnraum für Familien oder Betagte erneuert oder gebaut wird ...» oder «b) die betroffenen Wohnungen oder bei Abbruch des Gebäudes die Mehrzahl der Wohnungen wegen ihrer räumlichen oder hygienischen Beschaffenheit nicht mehr genügen.» Das entkräftet auch den Vorwurf, dass dieses Gesetz die Verslumung fördern könnte.

Der Wohnanteilplan der Stadt Zürich regelt zwar das Wohnangebot in einer bestimmten Region der Stadt in einem gewissen Mass. Das sagt aber nichts aus über die Grösse der Wohnungen oder über deren Preis. Ohne das Wohnerhaltungsgesetz könnte man viele Wohnungen loswerden, aber es würden wieder viele teure Wohnungen entstehen.

Das Gesetz wirkt sich positiv auf eine bewohnerfreundliche Stadtentwicklung aus, weil es Quartiere vor einer Strukturänderung schützt, die entstehen könnte, wenn viele Kleinwohnungen teuer vermietet oder für andere Zwecke benützt würden. Auch könnte eine schleichende spekulative Umnutzung von Wohnraum entstehen.

Das Gesetz über die Erhaltung von Wohnungen für Familien ist weiterhin zweckmässig, besonders für die Stadt Zürich, deren Stimmbürger dem Gesetz mehrmals zugestimmt haben. Das Gesetz unterstützt das Ziel, die Stadt Zürich nicht nur als Arbeitsort attraktiv zu machen, sondern auch als Wohnort für alle Bevölkerungsgruppen, für Familien wie für Alleinstehende. Dafür braucht es zahlbare Wohnungen in angenehmer Umgebung. Ich bitte Sie, die Motion abzulehnen.

Felix Müller (Grüne, Winterthur): Wir haben diesen Vorstoss in der Fraktion nicht besprechen können. Ich kann in dem Sinn Ihnen nur beliebt machen, die Motion nicht zu unterstützen, was ich und – ich nehme an – auch ein grosser Teil meiner Fraktion tun werde. Beim WEG handelt es sich um eine Notstandsgesetzgebung, die auch in Zei-

ten des Notstandes wirken soll. Die Einführung ist recht schwierig. Bis jetzt hat es meines Wissens nur die Stadt Zürich geschafft, dieses Gesetz überhaupt anzuwenden. Es ist ja so, dass die Gemeinden die Anwendung des Gesetzes beschliessen müssen. Das war zum Beispiel in Winterthur, wo in Zeiten der Wohnungsnot ähnliche Zustände herrschen wie in Zürich, nicht möglich. Von daher denke ich, dass es auch wichtig ist, dieses Notstandsgesetz zu haben, damit in Zeiten grosser Wohnungsnot, die wir vor noch nicht allzulanger Zeit hatten, besondere Schutzmassnahmen eingeführt werden können. Es ist ja nicht so, dass man Notmassnahmen einführen muss. So gesehen, steht nichts im Wege, dieses Gesetz den aktuellen Bedürfnissen anzupassen, wie dies im weitesten Sinn die Einzelinitiative Bollier wollte. Eine generelle Überprüfung des WEG scheint meines Erachtens der richtige Weg zu sein. Ich möchte zu bedenken geben, dass wieder Zeiten der Wohnungsnot kommen können. Es kann wieder eine gleiche Situation erreicht werden, wie sie in den letzten zwei Jahrzehnten in der Stadt Zürich herrschte. Dann wäre es sinnvoll, gewappnet zu sein.

Auch im Planungs- und Baugesetz gibt es einen Notstandsabschnitt, nämlich die Möglichkeit, Sanierungsgebiete festzulegen. Als 1991 beziehungsweise 1990 in der Kommission und hier im Rat das Planungs- und Baugesetz diskutiert wurde, war es klar, dass dieser Sanierungsabschnitt, auch wenn er in den letzten 20 Jahren noch nie angewendet worden ist, nicht aus dem Gesetz gestrichen werden soll, weil möglicherweise eine Zeit kommt, in der solche Massnahmen nötig sind. Von daher ist es allenfalls denkbar und allenfalls richtig, wenn die Stadt Zürich das WEG ausser Kraft setzt. Es wäre auch richtig, wenn der Kantonsrat die Aktualisierung dieses Gesetzes an die Hand nähme. Aus meiner Sicht gibt es nichts anderes, als solche Gesetze – auch im Sinne der Sicherung des Obdachs für alle, die hier im Kanton leben – in Kraft zu behalten.

Anjuska W e i l (FraP!, Zürich): Zunächst eine Vorbemerkung: Auch wenn die Pause dazwischen liegt, betrachte ich das, was passiert ist, als eine Überrumpelungsaktion, die eine breite Diskussion und sorgfältige Bearbeitung des Gesetzes verunmöglicht hat. Wenn ich Herrn Fischer richtig verstanden habe, hat er bei seinen Ausführungen zur Einzelinitiative Bollier gesagt, die vorliegende Motion sei die Möglichkeit, die Sache inhaltlich zu diskutieren, und er habe deshalb mitunterscriben. Ich weiss nicht, ob das die neue Form ist, inhaltlich zu diskutieren

und für diese Diskussion Raum zu schaffen. Ich werde die Vermutung nicht ganz los, dass mit der Behandlung der Motion beabsichtigt wurde, diesen Raum und diese Zeit genau für die Diskussion in den Fraktionen und auch sonst nicht zu schaffen.

Ich möchte Ihnen die Ablehnung der Motion beliebt machen. Woher kommt das virulente Interesse für die Aufhebung eines Gesetzes, das in den letzten Jahren niemandem wirklich weh getan haben soll? Frau Bernasconi sagt, Deregulierung stehe an. Weshalb steht in dieser Frage Deregulierung an? Wer hat ein Interesse daran? Ist der Verwaltungsaufwand wirklich das einzige Argument? Geht es nicht vielmehr, wenn der Wohnungsmarkt nicht so angespannt ist, wenn niemand ein Wohnhaltungsgesetz verlangt, darum, schnell auf das Gesetz zu verzichten, damit es ein für allemal – oder zumindest bis auf weiteres – vom Tisch ist, unbesehen davon, ob es bald wieder gebraucht wird, oder gerade deshalb, weil es eines Tages wieder gebraucht werden könnte? Ich denke, es geht daher nicht um das Absägen eines überflüssigen Ästchens, es geht um die Frage des Wohnens, und das ist etwas, das alle betrifft.

Die Stimmberechtigten der Stadt Zürich haben diesem Gesetz zugestimmt. Soll es nun mit einem schlecht vorbereiteten Federstrich einfach weggestrichen werden? Das ist für mich eine Frage des politischen Stils, aber nicht nur. Ich denke, das Wohnhaltungsgesetz schützt vor allem diejenigen, die sich teure Wohnungen nicht leisten können. Auch wenn jetzt gesagt wird, es gehe darum, echte Familienwohnungen zu fördern, einen Anreiz für Familien, die Wohnungen suchen, zu schaffen: Ich habe es so verstanden, dass dies bislang keine Probleme bot. Ich denke, es gehe vielmehr darum, mit dem Gesetz den Schutz von Billigwohnungen für Menschen mit kleinen Einkommen, auch Familien mit kleinen Einkommen, aufzuheben.

Wenn gesagt wird, die einfachen, nicht sehr teuren Wohnungen seien teilweise schlecht zu vermieten, dann muss auch die Frage gestellt werden, an wen diese schlecht zu vermieten seien und wer auf dem Wohnungsmarkt gar keinen Zugang zu solchen Wohnungen habe. Ich denke, es gebe viele Familien – ich kenne auch solche –, die sehr gern eine entsprechende Wohnung beziehen würden, auch wenn der Komfort sehr einfach ist. Sie haben aber keinen Zugang, weil sie den Normen der Genossenschaften und auch anderer Vermieter nicht entsprechen, beispielsweise weil ihr Pass nicht die richtige Farbe hat. Der Bedarf an billigen Wohnungen ist sicher da. Es stellt sich aber die Frage der Zugänglichkeit. Mit dem Kippen des WEG wird ein weiteres

Schräubchen an der Ausgrenzungsspirale dieser Menschen gedreht. Es wird aber auch eine Möglichkeit zum Schutz breiterer Schichten von Mieterinnen und Mietern dann, wenn der Bedarf da sein wird, gekippt. Ich bitte Sie deshalb, nicht überstürzt den Willen der Stimmberechtigten der Stadt Zürich auszuhöhlen und diese Motion abzulehnen.

Dorothee Jaun (SP, Fällanden): Frau Bernasconi hat es richtig gesagt: Der Wohnanteilplan ist für die Erhaltung von Wohnraum, das WEG aber für die Erhaltung preisgünstiger Wohnungen. Dieses Anliegen ist nach wie vor aktuell. Was Frau Bernasconi nicht richtig gesagt hat, ist, dass das WEG das Zusammenleeren von Wohnungen oder die Austattung von Wohnungen verhindere. Diese Massnahmen sind nur bewilligungspflichtig, und die Bewilligungen werden ja – wie bereits ausgeführt worden ist – heute grösstenteils erteilt.

Die Hauptargumente gegen die Motion sind aber meines Erachtens die folgenden: Die Anwendung des WEG ist ja für alle Zürcher Gemeinden frei. Die Stadt Zürich wurde von niemandem gezwungen, dieses Gesetz anzuwenden, und es steht ihr auch jederzeit frei, es nicht mehr anzuwenden. Es geht nun nicht an, dass seitens des Kantons der Stadt Zürich verboten wird, dieses Gesetz zum Schutze von preisgünstigen Wohnungen anzuwenden. Insbesondere ist ja die Möglichkeit gegeben, dass zu einem späteren Zeitpunkt der Schutz preisgünstiger Wohnungen wieder an Aktualität gewinnt, falls Sie der Meinung sein sollten, dies sei heute nicht der Fall.

Ich bitte Sie deshalb, die Motion abzulehnen.

Helen Kunz (LdU, Opfikon): Das Wohnerhaltungsgesetz stammt aus den siebziger Jahren und war ja damals sehr sinnvoll. Damals war die Zeit der Wohnungsnot und des Mangels von günstigem Wohnraum, des Umwandeln von Wohnraum in Büros. Die Stadt Zürich, die ja am meisten davon betroffen war, hat sich denn auch als einzige Gemeinde in sinnvoller Weise dem WEG unterstellt. Heute haben wir aber eine andere Ausgangslage. Der Leerwohnungsbestand steigt, und der Wohnungsmarkt ist eher wieder belebt, und es sind auch wieder Altwohnungen zu vernünftigen Mieten zu haben. Ausserdem haben sich die Wohnbedürfnisse stark verändert. Drei-Zimmer-Wohnungen, die das WEG insbesondere zu schützen vermag, werden immer weniger verlangt. Wenn wir gerade die Stadt Zürich für Familien wieder attraktiver machen wollen, was für uns vom LdU sehr erstrebenswert ist, brauchen

wir mindestens Vier-Zimmer-Wohnungen. Das WEG verhindert bei einer strengen Auslegung die Umwandlung von Drei-Zimmer-Wohnungen. Die Sicherung des Wohnraums ist über den Wohnanteilplan sinnvoller.

Mit der Motion Bernasconi, die ja in der Kommission vorbereitet wurde und die speziell zusammen mit dieser Einzelinitiative behandelt werden sollte, leiten wir die richtigen Schritte ein. Das ist auch der Grund, weshalb die LdU-Fraktion die Motion unterstützen wird.

Dr. Hansruedi F i s c h e r (Grüne, Aeugst a. A.): Ich möchte kurz Frau Weil antworten. Ich persönlich habe es bedauert, dass keine zweite Sitzung durchgeführt wurde, um Betroffene anhören zu können. Ich habe dann den Vorschlag gemacht, auf einen Gegenvorschlag zu verzichten. Man hätte ja aus der Kommission den Gegenvorschlag zur Abschaffung des WEG bereits formulieren können. Dann hätten wir gar keine Diskussion. Ich finde, diese Zeit, die wir mit der Motion gewinnen, können wir zur Diskussion nutzen. Das ist der Grund, warum ich persönlich die Motion auch unterschrieben habe.

Peter B i e l m a n n (CVP, Zürich): Die CVP ist der Meinung, dass das WEG nicht in allen Beziehungen familienfreundlich ist. Der Schutz von Familienwohnungen ist im WAP genügend festgelegt. Gerade in der heutigen Zeit sollen keine Gesetze auf Vorrat geschaffen werden oder vorsichtshalber bestehen bleiben. Flexibilität ist in unserer Zeit gefragt. Es soll Aufgabe der einzelnen Gemeinden sein, geeignete Massnahmen zu ergreifen, um eine gesunde Durchmischung der Bevölkerung zu erreichen. Die CVP wird deshalb diese Motion unterstützen.

Peter O s e r (SP, Fischenthal): Ich möchte noch einen Aspekt ins Spiel bringen: Es wird immer gesagt, der Wohnungsmarkt spiele und es gebe genügend Wohnungen, das WEG brauche es nicht mehr, der Wohnanteilplan genüge vollauf. Nun haben wir gerade letzte Woche wie immer verdankenswerterweise von der ZKB die Broschüre über die Wohnbautätigkeit im Kanton Zürich erhalten. Dort ist sehr klar ausgewiesen und aus den Diagrammen klar ersichtlich, dass in der Stadt Zürich der Wohnungsbau nicht stattfindet. Der Wohnungsbau findet auf dem Land statt. Dort wird «auf Halde» Wohnraum geschaffen, nicht aber in der Stadt Zürich. Was nützt Ihnen ein Wohnanteilplan, wenn diese Wohnungen nicht gebaut werden? Aus diesem Grunde muss ich

Sie fragen: Warum eine Motion, die nur die Aufhebung dieses Gesetzes verlangt? Wir haben ja klar signalisiert, dass auch die Wohnbaugenossenschaften die Revisionsbedürftigkeit dieses Gesetzes anerkennen. Wenn man wenigstens die Motion so formuliert hätte, dass man eine Revision oder allenfalls – wenn nicht mehr nötig – Aufhebung des Gesetzes ins Auge gefasst hätte, dann wäre auch von unserer Seite die Möglichkeit vorhanden gewesen, darauf einzutreten. Aber in diesem Fall kommt es mir so vor, dass es wiederum darum gehe, der unbeliebten Stadt vom Kanton her eines ans Bein zu geben. Es geht doch immerhin um die Aufhebung eines Gesetzes, das durch eine Volksabstimmung in der Stadt gewünscht wurde.

Dr. Hansruedi Fischer (Grüne, Aeugst a. A.): Noch eine Bemerkung zu Herrn Oser: Die SP hätte ja an der Kommissionssitzung ihre Bereitschaft zur Unterzeichnung der Motion zeigen und sich beteiligen können. Sie hätte ihre Vorschläge einbringen können. Diese Möglichkeit war offen und ist nicht genutzt worden.

Abstimmung

Der Rat beschliesst mit 92:50 Stimmen, die Motion dem Regierungsrat zur Berichterstattung und Antragstellung zu überweisen.

Das Geschäft ist erledigt.

6. Beschluss des Kantonsrates über die Beteiligung des Staates am Bau einer Abstellanlage der Forchbahn AG auf der Forch (Antrag des Regierungsrates vom 8. Februar 1995 und Antrag der Verkehrskommission vom 6. Juli 1995) 3446

Dr. Bernhard A. Gubler (FDP, Pfäffikon), Präsident der Verkehrskommission: Die Verkehrskommission beantragt dem Kantonsrat einstimmig, einen Staatsbeitrag von 11,16 Millionen Franken zu bewilligen, 92% der Bruttokosten von 12,13 Millionen Franken. In Übereinstimmung mit Regierungsrat und Zürcher Verkehrsverbund beantragt die Verkehrskommission die Aufnahme eines zusätzlichen Abschnitts ins Beschlussesdispositiv, wie in Vorlage 3437a ausgeführt.

Die Verkehrsleistungen der Forchbahn werden vollumfänglich für den Zürcher Verkehrsverbund erbracht (Linie S18). Gemäss dem kantonalen Gesetz über den öffentlichen Verkehr (§ 4) werden Staatsbeiträge an Anlagen ausgerichtet, welche mit der Angebotsplanung des Verkehrsverbundes übereinstimmen. Die Forchbahn verfügt heute über 44 Fahrzeugeinheiten und hat für 34 Einheiten gedeckte Abstellplätze. 10 Einheiten müssen offen abgestellt werden. Mit der Neuanlage würden 20 zusätzliche Abstellplätze geschaffen, wobei bei der bisherigen Anlage vier Einheiten weichen müssten, so dass im Endausbau gedeckte Abstellmöglichkeiten für 50 Einheiten resultierten. Die damit geschaffene Reserve von sechs Abstellplätzen erachtet die Verkehrskommission in Anbetracht einerseits der Verkehrszunahmen auf der Forchbahn in den letzten Jahren und anderseits der langfristigen Natur dieser Investition als hinreichend begründet.

Eigentlich hat der Kantonsrat bereits am 6. März 1989 für eine Abstellanlage einen Kredit bewilligt, und zwar 3,85 Millionen Franken im Rahmen des Investitionsprogramms 1988–1992 (7. Rahmenkredit des Bundes). Die damals geplante offene Abstellanlage wurde von der Standortgemeinde Küsnacht bekämpft, und der Gemeinderat signalisierte Zustimmung nur zu einer unterirdischen Anlage, welche aber Kosten in der Höhe von 19,5 Millionen Franken ausgelöst hätte. Eine solche Anlage wurde von der Forchbahn AG aus Kostengründen abgelehnt. Es wurden lange Verhandlungen geführt, und als Kompromiss wurde dann eine leicht gegen Osten versetzte Erweiterung der heutigen unterirdischen Anlagen ausgearbeitet. Dieser Kompromiss in Form einer geschlossenen Anlage liegt heute – «leider» muss man sagen – auch im Interesse der Forchbahn, weil der Vandalismus an den Zügen – das ist den Medien speziell ins Buch zu schreiben – in den letzten Jahren sehr stark zugenommen hat und sehr hohe Aufwendungen für Reinigung und Reparaturen an nicht geschützt abgestellten Einheiten gebracht hatte. Eine offene Anlage, wie 1989 beschlossen, ist heute nicht mehr zweckmässig und wegen der Folgekosten des Vandalismus auch nicht mehr zu verantworten.

Die Kosten des Kompromisses belaufen sich brutto auf 12,13 Millionen Franken für die Forchbahn AG – respektive 9% sind vom Bund und 92% vom Kanton zu übernehmen – und hypothetisch für die Gemeinde Küsnacht 5,13 Millionen Franken. Die Gemeinde Küsnacht erteilt ein kostenloses Baurecht, verzichtet auf das Verlegen von Fussgängerverbindungen, was sie ursprünglich gefordert hatte, und übernimmt die vom ersten Projekt her aufgelaufenen Quartierplankosten.

In der Verkehrskommission hat sich ein fraktionsübergreifendes Missfallen über den Gemeinderat von Küsnacht artikuliert. Wir waren der Meinung, dass er als Bewilligungsbehörde in der Güterabwägung offensichtlich die privaten Interessen der benachbarten Grundeigentümer als sehr wichtig, die Mehrkosten für Bund und Kanton dagegen als eher peripher gewichtet hat. Im vorliegenden Kompromiss-Projekt schätzt unserer Meinung nach die Gemeinde Küsnacht ihren Interessenbeitrag recht grosszügig ein. Diese Bezifferung müsste man eigentlich hinterfragen. Die Verkehrskommission hat darauf verzichtet, da der genaue Betrag nicht von direkter Relevanz für die Vorlage ist.

Bei der Durchsicht der Unterlagen haben wir dann festgestellt, dass der Gemeinderat in seinen bisherigen Beschlüssen noch vieles offenlässt und dass insbesondere die spätere Überbauung der unterirdischen Anlage abgesichert werden muss. Die Verkehrskommission hat in Übereinstimmung mit Regierungsrat und Zürcher Verkehrsverbund einstimmig beschlossen, eine Vorlage 3437a zu formulieren, in welche folgende Ergänzung aufgenommen wurde:

Die Kreditbewilligung erfolgt nur unter dem Vorbehalt, dass das Projekt der Forchbahn AG die zonenkonforme Überbauung der Abstellanlage ermöglicht und dass ein Baurechtsvertrag zwischen der Forchbahn AG und der Gemeinde Küsnacht künftige Forderungen der Grundeigentümerin gegen die Bauberechtigte wegen erschwerter oder verunmöglichter Überbaubarkeit wegbedingt.

Die Verkehrskommission hätte theoretisch die Vorlage auch zurückweisen können. Wir meinen aber, dass dies die ökonomischere und schnellere Art ist, dieses Geschäft weiterzubringen.

Die Verkehrskommission hat auch die bestehende und die geplante Anlage auf der Forch besichtigt und wegen der hohen Erstellungskosten – 266 Franken pro Kubikmeter – diskutiert, ob eine Verlegung an einen billigeren Standort in Erwägung zu ziehen sei. In Anbetracht der beträchtlichen früheren Investitionen und des betrieblich guten Standorts wurde eine Verlegung nicht mehr weiterverfolgt.

Die Verkehrskommission stellte auch fest, dass im Laufe der Detailprojektierung die Sicherheit der Abstellanlage – beispielsweise Zerstörung einer Säulenstütze im Falle einer Entgleisung – und die Lärmemissionen für die Anwohner zu klären sind. Die Forchbahn hat erklärt, dass allenfalls dadurch bedingte Mehraufwendungen aus den Reserven im Kreditantrag beglichen werden können.

Anlass zu Diskussionen in der Verkehrskommission gab auch die Mehrwertsteuer. Diese ist im Bruttokredit von 12,13 Millionen Franken nicht enthalten, wird aber – wie uns der ZVV versicherte – zu keinen Mehrkosten in der Abrechnung führen, da die Mehrwertsteuer grundsätzlich als Vorsteuer vom Bund zurückerstattet wird. Allerdings kann sie nur im Verhältnis zum Kostendeckungsgrad des Verkehrsverbundes zurückgefordert werden. Die Mehrbelastung aus der hängigen Vorsteuer wird jedoch dadurch kompensiert, dass im Bruttokredit noch die Warenumsatzsteuer enthalten ist, die nun wegfällt.

Soweit zu unseren Beratungen. Ich habe hier noch zu danken. Der Forchbahn für die seriöse Vorbereitung des Geschäftes, der Volkswirtschaftsdirektion und dem ZVV für die gute Information und für die bereitwillige Beschaffung von zusätzlichen Informationen, welche wir angefordert haben.

Ich darf Ihnen bekanntgeben, dass die Fraktionen der FDP und der SVP dieser Vorlage zustimmen. Namens der einstimmigen Verkehrskommission beantrage ich, der Vorlage 3437a zuzustimmen.

Peter S t i r n e m a n n (SP, Zürich): Die Sozialdemokratisch-Gewerkschaftliche Fraktion stimmt dieser in der Kommission unbestrittenen Vorlage zu. Der Bedarf für eine Erweiterung der Abstellanlagen ist seit langem nachgewiesen. Es herrschen Engpässe bei den Abstellgleisen. Das Rollmaterial muss auf Streckengleisen abgestellt werden, teilweise auf einer abschüssigen Strecke. Das Bundesamt für Verkehr drängt aus Sicherheitsgründen darauf, diese Situation zu ändern. Der Kantonsrat hat daher bereits 1989 einer Erweiterung der Abstellanlagen zugestimmt. Wir haben das gehört. Einsprachen haben diese Angelegenheit verzögert, aber auch verteuert. Jetzt ist eine Abstellhalle geplant, und nicht mehr, wie ursprünglich vorgesehen, eine Freiflächenanlage. Es herrscht also dringender Realisierungsbedarf. Es ist keine Verzögerung mehr hinzunehmen. Ich bitte um Unterstützung der Vorlage.

Thomas B ü c h i (Grüne, Zürich): Ich möchte doch noch festhalten: Statt einer offenen Anlage müssen wir heute eine Halle bauen, und zwar deshalb – der Präsident wies darauf hin –, weil der Vandalismus doch zu Kosten und Arbeitszeit führt. Auch das muss einmal an die Öffentlichkeit. Wir haben schon viele Projekte, die wünschbar wären, aber unsere Finanzen – das hören wir immer wieder, wenn es um Schulen, um Sozialaufgaben geht – sind desolat. Heute beschliessen wir

immerhin einen Kredit von 11 Millionen Franken mit Folgekosten, die zu verzinsen sind – eine Million pro Tag –, weil offenbar auch auf dem rechten Zürichseeufer heute die Vandalenakte so ins Geld gehen, dass wir eine unterirdische Halle bauen müssen. Ich denke, das sollte uns und sollte auch der Bevölkerung zu denken geben, wenn wir schon von den desolaten Finanzen in unserem Kanton sprechen.

Kurt Schreiber (EVP, Wädenswil): Auch die EVP-Fraktion wird dieser Vorlage zustimmen. Es ist zu bedauern, dass diese Anlage unterirdisch gebaut werden muss. Nicht nur wegen des Vandalismus, sondern auch deshalb, weil offenbar gewisse Leute es nicht mehr ertragen können, eine Zugkomposition im Freien abgestellt zu sehen.

Zum Vandalismus möchte ich sagen: Es ist nicht ein Problem des rechten Zürichseeufers, es ist ein Problem des ganzen Kantons, auch des Kantons Schwyz. Neuerdings sind die SOB-Fahrzeuge neu bemalt worden. Man nennt das Kunst oder Graffiti. Für mich ist das eine ausgemachte Schweinerei. Wenn es nach mir ginge, müssten diese Leute, wenn man sie erwischte, mit normalem Seifenwasser und Zahnbürsten diese Wagen wieder abwischen. Vielleicht würden sie es endlich einmal lernen, was es heisst, derartige Schäden anzurichten.

Wir stimmen trotzdem dieser Vorlage zu und bedauern, dass man wegen derartiger Leute so viel Geld ausgeben muss.

Ulrich Welte (SVP, Küsnacht): Zunächst zu Herrn Büchi: Eine offene Anlage wäre auch aus sicherheitstechnischen Überlegungen nicht zu verantworten. Es geht nicht nur um den allfälligen Vandalismus, sondern es sind auch hochwinterliche Verhältnisse auf der Forch in Betracht zu ziehen. Bei starker Kälte wäre der Einsatz dieser hochtechnisierten Triebwagen nicht mehr gewährleistet. Auch die allgemeine Sicherheit der Züge wäre bei starker Kälte oder extremen Schneefall, wie das auf der Forch alle paar Jahre vorkommen kann, nicht mehr gewährleistet. Ich ersuche Sie, dieser Vorlage zuzustimmen.

Felix Müller (Grüne, Winterthur): Die Grünen werden dieser Vorlage auch zustimmen. Ich möchte meinem Vorredner in einem Punkt widersprechen, und zwar nicht weil es nicht sinnvoll wäre, Züge in geschlossenen Hallen abzustellen, sondern weil ich denke, dass es nicht angehe, Gelüste zu wecken, die wieder zu Lasten des Portemonnaies

unseres Kantons gehen könnten. Wenn nämlich Ihre These stimmen würde, dann würde das heissen, dass die SBB mit Vorlagen in Millionenhöhe kommen und beantragen würde, dass alle S-Bahn-Züge und alle weiteren Züge, die im Kanton Zürich «übernachten» müssen, in geschlossenen Hallen eingestellt werden. Das ist bei weitem nicht der Fall. Die SBB funktionieren auch so. Die Frage der Betriebsbereitschaft am Morgen ist lösbar. Sie wäre grundsätzlich auch bei der Forchbahn lösbar gewesen. Die grundsätzlichen Überlegungen, die ausgeführt worden sind und dazu geführt haben, dass auch wir die Vorlage annehmen können, gelten für die Forchbahn hier und jetzt. Wir dürfen nicht Gelüste wecken, die dazu führen, dass wir alle Jahre in jedem grösseren Bahnhof des Kantons solche Anlagen bewilligen müssen.

Regierungsrat Dr. Ernst Homberger: Ich möchte auf die Geschichte dieser neuen Abstellanlage nicht mehr eingehen. Alle Fragen, die offen waren, wurden in der Kommission zur Zufriedenheit beantwortet. Ich verhehle aber auch nicht, dass sich der Regierungsrat kritisch mit dieser Vorlage auseinandergesetzt hat. Nicht eigentlich wegen der Diskussionen mit der Gemeinde Küsnacht, sondern wegen des erhöhten Investitionsbedarfs, den diese Vorlage verursacht. Wenn wir heute die Vorlage dennoch mit Überzeugung unterstützen, dann geschieht dies aus folgenden Gründen:

Die Forchbahn ist auf die Abstellanlage dringend angewiesen. Die Forchbahn AG und ihre Direktion haben mit der Planungs- und Projektierungsarbeit den Beweis erbracht, dass eine kostengünstigere Abstellanlage für die Forchbahn nicht erhältlich ist. Das vorliegende Projekt ist mit dem ursprünglichen nicht vergleichbar. Es beinhaltet eindeutige Vorteile auch für den Betrieb und die Sicherheit; das Projekt ist auch landsparend.

Ich bitte Sie im Namen des Regierungsrates, der Vorlage zuzustimmen.

Eintreten

ist beschlossen, nachdem kein anderer Antrag gestellt worden ist.

Detailberatung

Das Wort wird nicht verlangt.

Schlussabstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 134:0 Stimmen, nach Einsichtnahme in einen Antrag des Regierungsrates:

I. Für die Beteiligung des Staates am Bau einer unterirdischen Abstellanlage auf der Forch durch die Forchbahn AG wird ein Kredit von Fr. 11 160 000 bewilligt.

II. Die Kreditsumme erhöht oder ermässigt sich um 92% der Mehr- oder Minderkosten, die durch eine allfällige Verteuerung oder Verbilligung der Arbeiten in der Zeit zwischen der Aufstellung des Kostenvoranschlags (Preisbasis 1. Oktober 1994) und der tatsächlichen Ausführung entstehen.

III. Die Kreditbewilligung erfolgt nur unter dem Vorbehalt, dass das Projekt der Forchbahn AG die zonenkonforme Überbauung der Abstellanlage ermöglicht und dass ein Baurechtsvertrag zwischen der Forchbahn AG und der Gemeinde Küsnacht künftige Forderungen der Grundeigentümerin gegen die Bauberechtigte wegen erschwerter oder verunmöglichter Überbaubarkeit wegbedingt.

IV. Es wird davon Kenntnis genommen, dass auf die im Kreditbeschluss vom 6. März 1989 enthaltene Ausweichstelle Emmat verzichtet und die Abstellanlage Forch über einen besonderen Kredit finanziert wird, wodurch sich die damals bewilligte Kreditsumme von Fr. 8 899 022 um Fr. 3 609 734 auf Fr. 5 289 288 vermindert.

V. Ziffern I und II dieses Beschlusses unterstehen dem fakultativen Referendum.

VI. Veröffentlichung im Amtsblatt, Textteil.

VII. Mitteilung an den Regierungsrat zum Vollzug.

Die Vorlage geht an die Staatskanzlei zur Publikation im Amtsblatt unter Ansetzung einer 45tägigen Referendumsfrist.

Das Geschäft ist erledigt.

7. Volksinitiative «Stopp der importierten Arbeitslosigkeit» (Bericht und Antrag des Regierungsrates vom 26. April 1995 und gleichlautender Antrag der Kommission vom 25. August 1995) 3446

Die Volksinitiative hat folgenden Wortlaut:

1. Solange die Arbeitslosigkeit im Kanton Zürich in einzelnen Berufsgruppen 3% übersteigt, werden für diese Berufsgruppen keine neuen Arbeitsbewilligungen an Ausländerinnen und Ausländer erteilt.
2. Der Regierungsrat wird beauftragt, die Details in einer Verordnung zu regeln, so namentlich
 - die Einteilung in Berufsgruppen;
 - die Erhebung statistischer Grundlagen;
 - die mindestens alle sechs Monate erfolgende Veröffentlichung der Zahlen von Beschäftigten, Arbeitslosen und erlassenen Arbeitsbewilligungen in den einzelnen Berufsgruppen im Kanton Zürich.
3. Übergangsrechtlich ist sicherzustellen, dass nach der Annahme dieses Initiativbegehrens durch das Volk und der Erwahrung durch den Kantonsrat bis zum Erlass der Ausführungsverordnung keine neuen Arbeitsbewilligungen an Ausländerinnen und Ausländer erteilt werden, solange die Gesamtarbeitslosigkeit im Kanton Zürich 3% übersteigt.

Lucius D ü r r (CVP, Zürich), Präsident der vorberatenden Kommission: Vor gut einem Monat wurde in diesem Rat engagiert, ja leidenschaftlich, über die Frage diskutiert, ob den niedergelassenen Ausländern und Ausländerinnen das Stimm- und Wahlrecht in Schulangelegenheiten eingeräumt werden soll. Im Brennpunkt standen also die politischen Rechte der Ausländer und Ausländerinnen, ihr Recht auf Beschäftigung wurde jedoch zu keinem Zeitpunkt in Frage gestellt. Beim heutigen Initiativbegehren ist dies völlig anders. Hier steht die Frage der Limitierung der Beschäftigung und, damit verbunden, letztlich die verschärfte Limitierung der Zahl der Ausländerinnen und Ausländer im Vordergrund.

Anders als beim Ausländerstimmrecht in Schulfragen hat sich bei der Spezialkommission des Kantonsrates sehr rasch eine einheitliche, nämlich ablehnende Haltung zur Initiative herauskristallisiert. Die Tatsache, dass eine einzige Kommissionssitzung zur Behandlung genügte, heisst nicht, dass die Initiative in rechtlicher und materieller Hinsicht nicht gründlich gewürdigt wurde. Der einfache Sachverhalt, die klare rechtliche Lage, die übereinstimmende politische Meinung der Kommissionsmitglieder sowie die klare Haltung der Regierung liessen jedoch eine rasche Behandlung zu.

Aufgrund dieser Ausgangslage sieht das Vorgehen bei der Behandlung der Initiative nach Meinung der Kommission und in Absprache mit dem Ratspräsidenten wie folgt aus: Ich werde gleich anschliessend die wichtigsten Punkte der Initiative aus der Sicht der ablehnenden Kommission erläutern. Anschliessend wird Herr Kollege Grau als Vertreter der Schweizer Demokraten – und damit der Initianten – den befürwortenden Standpunkt erörtern. Dies entspricht zwar nicht dem üblichen Prozedere in diesem Rat, ist aber nach unserer Ansicht für ein demokratisch faires Vorgehen notwendig. Die Kommissionsmitglieder erhalten dann Gelegenheit, die Kommissionshaltung zu ergänzen. Schliesslich folgen die eigentliche Ratsdebatte und die Abstimmung über den Kommissionsantrag. Eine Eintretensdebatte erübrigt sich, da Eintreten auf eine Volksinitiative zwingend ist.

Zunächst zu den rechtlichen Aspekten, insbesondere zur Frage der Gültigkeit der Volksinitiative: Die Initianten haben mit ihrem Initiativbegehren im wesentlichen zwei rechtlich heikle Probleme geschaffen: die Vermischung von Bundesrecht mit kantonalem Recht einerseits sowie die unzulässige Vorwirkung des vorgeschlagenen Übergangsrechts andererseits. Ferner haben sie übersehen, dass ein Teil der Ausländerinnen und Ausländer aufgrund nichtkontingentierter Einreisen oder im Familiennachzug bei Niedergelassenen ihre Arbeit ohne Bewilligungspflicht ausüben können.

Da Bundesrecht bekanntlich vorgeht, kann der Kanton Zürich, entgegen der Forderungen der Initianten, in Ziff. 1 des Initiativbegehrens nur in jenen Bereichen des Ausländerrechts legiferieren, also ergänzende Regeln aufstellen, wo ihm ein entsprechender Spielraum eingeräumt wird. Ein solcher besteht gemäss § 49 der Begrenzungsverordnung des Bundes nur für Bewilligungen, zu deren Erteilung die kantonalen Behörden zuständig sind und bei denen es keines bundesrechtlichen Vorentscheids oder der ausdrücklichen Zustimmung des Bundesamts für Ausländerfragen bedarf. Dies betrifft Bewilligungen für Jahresaufenthalter, Saisoniers und Kurzaufenthalter. Nicht dazu gehören die Bewilligungen für die eben erwähnten Kategorien, wenn es sich um sogenannte Bundeskontingente handelt, die parallel zu den kantonalen bestehen. Auf jeden Fall ausgeschlossen sind Regelungen, welche die Niedergelassenen betreffen. Gerade weil aber der Initiativtext allen Ausländerkategorien, also auch den Niedergelassenen, bezüglich Bewilligungen Beschränkungen auferlegen will, müsste er – streng juristisch gesehen – für ungültig erklärt werden. Die Tatsache, dass Ziffer 1 des Initiativbegehrens von der Regierung und

auch von der Kommission des Kantonsrates in einem präzisierten, dem Bundesrecht nicht widersprechendem Sinne verstanden und seine Gültigkeit bejaht wird, muss als Entgegenkommen im Sinne der Verhältnismässigkeit verstanden werden, was in solchen Fällen üblich ist.

In Ziffer 3 des Initiativbegehrens wird verlangt, dass zwischen der Annahme der Initiative und dem Inkrafttreten des Ausführungserlasses übergangsrechtlich keine neuen Ausländerbewilligungen erteilt werden dürfen, solange die Arbeitslosigkeit im Kanton 3% übersteigt. Diese Vorwirkung ist unzulässig und widerspricht der Staatsverfassung (Art. 30). Die Initiative ist lediglich in Form einer einfachen Anregung abgefasst. Bei Annahme der Volksinitiative wäre deshalb eine Gesetzesvorlage auszuarbeiten, über welche die Stimmberechtigten ebenfalls abstimmen müssten. In diesem Gesetz könnte dann ein Bewilligungsstopp für die Zeit von der Annahme des Gesetzes bis zum Erlass von Ausführungsbestimmungen angeordnet werden. Die Volksinitiative ist deshalb bezüglich Ziffer 3 als ungültig zu erklären.

Zu den politischen Aspekten: In politischer Hinsicht sind zwei Bereiche relevant. Erstens die in menschlicher Hinsicht sehr problematische Frage, ob die Ausländerinnen und Ausländer in der Schweiz für die für unsere Verhältnisse relativ hohe Arbeitslosigkeit «verantwortlich» sind, und zweitens die Frage, welche Beschäftigungs- und Migrationspolitik die Schweiz beziehungsweise indirekt der Kanton Zürich vor allem in Zukunft haben soll.

Zur Frage der Ursache der Arbeitslosigkeit wurde in diesem Rat schon während Tagen diskutiert, ohne dass einfache Antworten gegeben werden konnten. Dazu ist das Thema zu komplex. Sicher liegen die Gründe darin, dass die Nachfrage nach Arbeitskräften zum Beispiel wegen der Verlagerung von Arbeitsplätzen ins Ausland relativ gering bleibt. Immerhin darf festgestellt werden, dass gemäss Angaben des KOF die Beschäftigung in diesem Jahr wieder um 0,5% zunimmt, was bedeutet, dass per saldo mehr Arbeitsplätze neu geschaffen werden als verloren gehen, wobei in gewissen Branchen, wie etwa dem Baugewerbe, allerdings eine gegenteilige Situation zu verzeichnen ist.

Ein weiterer Grund für die Stagnation im Bereich der Arbeitslosigkeit liegt möglicherweise auch im heutigen System der Arbeitslosenversicherung. Solange das Stempeln praktisch zu einem gleichen Einkommen führt wie das Arbeiten, ist das Nebeneinander von offenen Stellen und Arbeitslosen nur schlecht zu verhindern.

Ganz eindeutig kann jedoch gesagt werden – und dies ist die einhellige Meinung der Kommission –, dass Ausländerinnen und Ausländer der Schweizer Bevölkerung keine Arbeitsplätze wegnehmen. Ein Grossteil der von ihnen eingenommenen Arbeitsplätze – mit in der Regel geringen Qualifikationsansprüchen – wird und würde nie von Schweizern und Schweizerinnen eingenommen werden, sei es bei Arbeitslosigkeit oder sei es bei Vollbeschäftigung. Dies beweisen die Statistiken, beweist aber auch die jahrzehntelange Erfahrung. Neben der Tatsache, dass eine Verschärfung der Bewilligungspflicht ganze Branchen in Schwierigkeiten brächte, würde die Fürsorge zusätzlich belastet.

Die Kommission ist sich ebenfalls einig, dass die heutige Ausländer- und Migrationspolitik zu überdenken ist. Das diesbezügliche Unbehagen in der Bevölkerung kann nicht überhört werden. Allerdings ist dies in erster Linie Sache der Bundesinstanzen. Neuregelungen sind deshalb schwierig, weil in quantitativer Hinsicht – Quote der Zuwanderung –, aber auch bezüglich der Öffnung unseres Landes und der damit verbundenen Liberalisierung stark abweichende Meinungen existieren. So oder so besteht aber ein Konsens in der Feststellung, dass unsere Wirtschaft im allgemeinen auf die Mithilfe ausländischer Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer angewiesen ist und dass im speziellen die in diesem Rat immer wieder lautstark geforderte Erhaltung und Ausdehnung des Wirtschaftsstandorts Zürich ohne ausländische hochqualifizierte Fachkräfte kaum oder gar nicht zu erreichen ist.

Aufgrund all dieser Überlegungen beantragt Ihnen die Kommission – im Sinne des Regierungsrates – einstimmig, die vorliegende Volksinitiative «Stopp der importierten Arbeitslosigkeit» im Umfang von Ziffer 3 des Initiativbegehrens ungültig zu erklären und im übrigen den Stimmberechtigten ohne Gegenvorschlag zur Verwerfung zu empfehlen.

Peter G r a u (SD, Zürich): Die Schweiz bildet aufgrund ihrer günstigen geographischen Lage und ihrer stabilen politischen und wirtschaftlichen Verhältnisse seit jeher einen Anziehungspunkt für Ausländer. Die nach dem Ersten Weltkrieg eingeführten Beschränkungen der internationalen Freizügigkeit, die durch den Weltkrieg bedingte Rückwanderung zahlreicher Ausländer und die schwere Stagnation während der grossen Wirtschaftskrise hatten zur Folge, dass der Anteil der Ausländer an unserer Wohnbevölkerung von damals 15,4% auf 5,2%

im Jahr 1941 zurückging. Im Zusammenhang mit Hochkonjunktoren hat die ausländische Wohnbevölkerung seit Ende des Zweiten Weltkriegs wieder stark zugenommen. Die Zunahme der ausländischen Wohnbevölkerung und die daraus der Schweiz entstehenden Probleme beunruhigten immer wieder und immer stärker verschiedene Kreise unserer Bevölkerung und veranlassten den Bundesrat im Jahr 1964, die Zulassung der ausländischen Arbeitnehmer zu beschränken. Dies allerdings gelang dem Bundesrat bis heute nicht. Im Gegenteil, die ausländische Wohnbevölkerung nimmt stetig zu und erreicht heute – Sie konnten es erneut den Medien entnehmen – die Höhe von 1 320 773 Personen oder 18,8%, gemessen an der Wohnbevölkerung. Das sind wiederum 0,4% mehr als 1994. Nicht eingerechnet sind Saisoniers, Kurzarbeitsbewilligungen, Grenzgänger, vorläufig aufgenommene Flüchtlinge und Asylanten sowie ausländische offizielle Funktionäre.

Am 1. Dezember 1993 haben die Schweizer Demokraten die Volksinitiative «Stopp der importierten Arbeitslosigkeit» eingereicht. Ein Begehren, das die Erteilung von Arbeitsbewilligungen an Ausländer einschränkt, solange die Arbeitslosigkeit über 3% liegt. Rasant hat seit Beginn der neunziger Jahre die Arbeitslosigkeit zugenommen, ungewöhnlich für die Schweiz und überraschend für Arbeitnehmer und Arbeitgeber. Heute zählen wir im Kanton Zürich 25 917 Personen, die arbeitslos sind, in der Stadt Zürich allein 12 044. Bei einer so grossen Zahl von Arbeitslosen und einer steigenden Zahl von Ausländern ist es somit nicht sinnvoll, immer noch Arbeitsbewilligungen an Ausländer zu erteilen.

Zugenommen hat und erschreckend hoch ist die Zahl der als arbeitslos gemeldeten Ausländer; es sind derzeit 44,8%. Als verhängnisvoll muss in diesem Zusammenhang dem Bundesrat angelastet werden, dass er den enormen Familiennachzug nicht in Betracht gezogen hat, welcher zum Teil kontingentlos erfolgt. So betrug 1994 der Einwanderungsüberschuss wieder rund 40 000 Personen.

Einen weiteren Faktor bildet nebst dem Familiennachzug das Asyl- und Flüchtlingswesen, das uns mit immer mehr ungelernten und mit schlechter Schulbildung versehenen Menschen aus immer ferneren Kulturen versieht. Derzeit leben etwa 120 000 Asylsuchende, vorläufig aufgenommene und erst- und zweitinstanzlich behandelte Asylgesuchsteller und Flüchtlinge in der Schweiz. Dazu kommen dieses Jahr erneut rund 17 000 neue Asylgesuche. Mit den immer häufiger werdenden Umwandlungen vom Status des Asylgesuchstellers in eine Jahresaufenthaltsbewilligung und dann, nach fünf Jahren, in eine Nieder-

lassungsbewilligung, die zusätzlichen Umwandlungen von Saisoniers- in Jahresaufenthalter, von Jahresaufenthalter in Niedergelassene und dem entsprechenden Familiennachzug bringt eine immer grösser werdende Anzahl Ausländer in eine arbeitsberechtigte Situation, die wir nicht mehr auffangen können und die niemand mehr im Griff hat. Im Gegenzug werden zahlreiche Firmen ihre Produktionsstätten auslagern, wodurch wertvolle Arbeitsplätze verloren gehen und nicht mehr ersetzt werden können. Es ist daher nicht verwunderlich, dass bei vielen Schweizerinnen und Schweizern berechtigte Angst aufkommt. Sie sehen mit der Einwanderung von immer mehr Ausländern ihren Arbeitsplatz gefährdet, zumal von ortsüblichen Löhnen nicht die Rede sein kann.

Es ist an der Zeit, dass eine Regelung geschaffen wird, die auch greift. Da der Bundesrat offensichtlich nicht mehr in der Lage ist, die Situation unter Kontrolle zu bringen, werden wir nun mittels eines Gesetzes nachhelfen müssen. Mit der Annahme der Initiative sollen vorläufig keine neuen Arbeitsbewilligungen an Ausländer mehr erteilt werden. Damit stoppen wir auch den Familiennachzug und den Einwanderungsüberschuss. Schweizerinnen und Schweizer müssen bei der Arbeitsvergabe immer bevorzugt werden.

Von den 25 917 Arbeitslosen sind laut Statistik 51% Fachkräfte und 7% Kaderleute. Somit ist der Ruf nach Fachkräften, die unsere Wirtschaft angeblich so dringend braucht, nicht zwingend. Die 140 000 Arbeitslosen, die Zehntausenden von Ausgesteuerten und die Fürsorgeempfänger können nicht einfach nur noch mit Unterstützungsgeldern durchgebracht werden. Wir müssen schauen, dass wir die hier lebenden Menschen beschäftigen können. Dazu brauchen wir ein Instrument, das die dauernde Zuwanderung vorübergehend stoppt.

Wir Schweizer Demokraten können einer Teilungültigerklärung der Initiative nicht zustimmen. Es ist fast eine Spitzfindigkeit der Regierung, wegen fehlender Gesetze die Initiative im dritten Teil ungültig zu erklären. Offensichtlich wird es der Regierung und den Verantwortlichen wegen der Initiative ungemütlich, ist doch die Meinung im Volk in bezug auf Ausländerprobleme bekannt und die Angst um den eigenen Arbeitsplatz latent. Mit der Annahme der Initiative können wir einen grossen Teil der Ängste in der Bevölkerung abbauen. Wir Schweizer Demokraten ersuchen Sie, trotz negativen Voten, die wir noch hören werden, die Initiative zu unterstützen und den Bürgern deren Annahme zu empfehlen.

Dorothee Fierz (FDP, Egg): Herr Grau hat mit Recht gesagt, dem Bundesrat sei bis heute die Beschränkung des Ausländeranteils nicht gelungen. Doch, Herr Grau, glauben Sie tatsächlich, dass der Ausländeranteil über das Arbeitsbewilligungsverfahren markant reduziert werden kann? Glauben Sie auch, dass arbeitslose Ausländer mit Aufenthaltsrecht in der Schweiz bei Arbeitslosigkeit aus freien Stücken unser Land verlassen werden? Sie wollen die Situation mit einem neuen Gesetz unter Kontrolle bringen und glauben, den Familiennachzug damit unterbinden zu können. Ich muss Ihnen sagen: Diese Vorstellungen entbehren jeder Sachlichkeit.

Eines muss ich den Initianten zugestehen: Sie haben für die Initiative einen Titel formuliert, der Hoffnung weckt. Doch, wer das Begehren kritisch liest, erkennt innert Kürze, dass die Hoffnungen nicht mehr als Illusionen oder – etwas zynischer formuliert – nur leere Hülsen sind.

Die für schweizerische Verhältnisse relativ hohe Arbeitslosenquote basiert primär auf strukturellen und wirtschaftlichen Problemen und ist nicht in erster Linie das Ergebnis des recht hohen Ausländeranteils von zurzeit über 18%. «Stopp der importierten Arbeitslosigkeit» suggeriert die Möglichkeit, einen wesentlichen Teil der Arbeitslosigkeit auch wieder exportieren, das heisst, mit der Verweigerung von Arbeitsbewilligungen an ausländische Arbeitnehmer einen Beitrag zur Problemlösung leisten zu können.

Die FDP-Fraktion ist sich bewusst, dass gerade in Zeiten einer relativ hohen Arbeitslosigkeit der stets wachsende Ausländeranteil nicht mehr akzeptiert wird und dass man auf verschiedensten Ebenen nach Mitteln und Wegen sucht, um die vorhandenen Arbeitsplätze primär an schweizerische Arbeitnehmer vergeben zu können. Diesem Grundsatz wird die Arbeitsmarktbehörde jedoch bereits heute gerecht, und sie ist ihm auch verpflichtet. Bewilligungen zur erstmaligen Erwerbstätigkeit oder zum Beruf- oder Stellenwechsel werden nur erteilt, wenn der Arbeitgeber keine einheimische Arbeitskraft findet. Verweigern wir zudem einem Ausländer mit Anwesenheitsrecht in unserem Land die Erwerbstätigkeit, fällt er gleichzeitig unserem Sozialversicherungssystem zur Last, sei dies nun in Form von Arbeitslosentaggeldern oder anderer Leistungen. Diese Konsequenz, Herr Grau, löst dann wiederum Kritik aus, die nicht selten in Ihrem politischen Lager sehr pointiert formuliert wird. Wir müssen folgenden Punkten Beachtung schenken:

1. Bei einer neuen Stellenbesetzung geniesst bereits heute ein inländischer Arbeitnehmer eine gewisse Bevorzugung gegenüber einem ausländischen Bewerber.
2. Ausländer mit gültiger Aufenthaltsbewilligung verlieren durch Arbeitslosigkeit nicht ihr Aufenthaltsrecht in unserem Land, sondern haben Anspruch auf dieselben sozialen Sicherheitsleistungen wie wir Schweizer.
3. Die Reduktion oder Stabilisierung des Ausländeranteils kann nicht primär über die Erteilung von Arbeitsbewilligungen laufen, sondern erfolgt in erster Linie über die Beschränkung der Einreisebewilligung, das heisst über das ANAG.

Aus diesen Gründen ist die FDP-Fraktion nicht bereit, die Volksinitiative zu unterstützen. Ich bitte Sie, ebenfalls eine ablehnende Position zu vertreten.

Kaspar G ü n t h a r d t (Grüne, Dällikon): Der Titel der Initiative «Stopp der importierten Arbeitslosigkeit» soll, wie üblich bei Initiativen, Emotionen wecken. Es soll verstanden werden, dass die Initiative etwas zur Lösung des Arbeitslosenproblems beitrage. Aber das Gegenteil ist der Fall. Diese schematische Abschottung vom internationalen Arbeitskraftangebot kann unsere Wirtschaft empfindlich treffen. Gerade dynamische, zukunftsorientierte Unternehmungen sind möglicherweise auf ausländische Spezialisten angewiesen, wenn sie – wohlverstanden – in der Schweiz nicht fündig werden. Umgekehrt sind ja auch Schweizer froh, wenn sie im Ausland ihre Fähigkeiten anbieten können. Vor allem junge Arbeitskräfte möchten sich im Ausland weiterbilden. Es ist zu befürchten, dass wir im Ausland mit dieser Initiative neben Unverständnis und Kopfschütteln auch Retorsionsmassnahmen auslösen. Wo bliebe da die weltoffene Schweiz?

Abgesehen von dieser Abkoppelungsmentalität ist die Initiative auch in bezug auf ihre praktische Umsetzung eine Unmöglichkeit. Eine kantonale Lösung ist sinnlos. Die Definition und Erfassung von Berufsgruppen zur spezifischen Berechnung der Arbeitslosigkeit im Berufsprozess kann nie befriedigen. Es müsste ein aufwendiger bürokratischer Leerlauf eingeführt werden.

Es ist unmenschlich und glücklicherweise rechtlich unmöglich, alle Ausländergruppen zu erfassen. Asylanten wie auch einreisende nächste Familienangehörige können und sollen im Arbeitsmarkt nicht

zusätzlich behindert werden. Die Initiative verlangt eben, dass alle Ausländerkategorien erfasst werden. Streng genommen wäre diese Forderung ein Grund, die ganze Initiative ungültig zu erklären. Aber Regierungsrat und Kommission empfehlen hier, grosszügig zugunsten der Volksrechte zu entscheiden, und interpretieren selbstredend, dass Bundesrecht dem Initiativtext vorgeht.

Betreffend Ungültigerklärung von Ziffer 3 der Initiative schliessen wir uns den bereits mehrfach zitierten Argumenten an. Die Grüne Fraktion wird die Initiative einstimmig zur Ablehnung empfehlen und die Ungültigerklärung von Ziffer 3 ebenso einhellig unterstützen.

Anton Schaller (LdU, Zürich): Es ist zweifellos so: Wir brauchen in der Schweiz eine neue Ausländerpolitik. Die Initiative «Stopp der importierten Arbeitslosigkeit» ist Ausdruck dieses Missbehagens und ist Ausdruck dafür, dass wir in der Tat eine neue Ausländerpolitik brauchen.

Es stellt sich aber die Frage: Ist diese Initiative ein richtiger Schritt in die richtige Richtung; ist die Initiative ein Wegweiser für eine neue Ausländerpolitik? Die Initiative kompliziert aber die schon jetzt sehr komplexe Ausländerpolitik. Sie verhindert auch eine neue Ausländerpolitik, die wir dringend brauchen. Denn die bisherige Ausländerpolitik bringt ja gerade diese importierte Arbeitslosigkeit. Das Saisonierstatut, das wir seit Jahrzehnten haben, hat uns diese wenig qualifizierten Arbeitsplätze in die Schweiz gebracht, und sie zwingt ja die Leute, während vier Jahren in unserem Land zu bleiben, damit sie nachher in diesem Land bleiben können. Es gibt gar keinen Grund, nicht hier zu bleiben. Wenn sie dann da sind, suchen sie natürlich wenig qualifizierte Arbeitsplätze. Diese Politik wird sich noch in den nächsten Jahren fortsetzen, auch wenn die Zahl der Saisoniers deutlich zurückgeht. Deshalb ist auch der Bundesrat der Meinung, dass das Saisonierstatut gestrichen werden soll. Er hat aber – erst letzte Woche – hinsichtlich der Kurzaufenthalter wieder einen Schritt zurück vollzogen, weil jetzt alles auf die Verhandlungen betreffend die Freizügigkeit im Personenverkehr in Brüssel ausgerichtet ist. Hier wäre im Zusammenhang mit der Freizügigkeit ein Ausweg zu finden. Dies zwingt uns auch zu einer neuen Ausländerpolitik. Wir werden also diese Ausländerpolitik wirklich neu formulieren müssen. Das wird noch Jahre und Jahrzehnte dauern.

Leider weist die Initiative aber nicht den richtigen Weg. Sie bringt sogar auch soziale Probleme, denn Ausländer, die nicht unter die Kontingente fallen, wären dann nicht am Arbeitsmarkt beteiligt, und das schafft soziale Probleme. Ich erinnere Sie an das Bundesgerichtsurteil von letzter Woche, das ja ausdrücklich sagt, dass auch Ausländer existenzsichernde Situationen haben müssen, dass sie Anrecht haben auf entsprechende Leistungen. Das heisst also, dass wir mit dieser Initiative das Bisherige nur noch weiter komplizieren, den Ausweg nicht finden und eine weitere Kategorie schaffen. Zudem ist die Initiative auch schwierig und wahnsinnig schwer zu handhaben. Deshalb müssen wir sie ablehnen.

Ein letzter Punkt: Es wird schwierig sein, in der Diskussion die Kompliziertheit dieser Ausländerpolitik und deren Neuanfang zu kommentieren. Da werden wir alle gefordert sein, damit man hier nicht diesen falschen Weg einschlägt. Es ist für mich als Demokrat auch etwas schwer verständlich, dass man einen Teil ungültig erklären muss. Das ist ein schlechter Beginn für die Diskussion über diese Initiative. Aber es ist nun einmal so. Ich bitte nochmals – ich habe das schon in der Kommission getan –, dass bei den Abstimmungserläuterungen diesem Aspekt der Kommunikation grosse Bedeutung beigemessen wird, damit klar wird, warum dieser dritte Abschnitt ungültig sein muss, und damit auch klar wird, dass wir diese Initiative, weil sie in die falsche Richtung geht und keinen Ansatz für eine neue Ausländerpolitik bietet, ablehnen müssen.

Anna Guler (SP, Zürich): Auch die SP-Fraktion wird diese Initiative ablehnen und den Antrag auf Ungültigkeit des dritten Absatzes unterstützen.

Die Arbeitslosigkeit kann mit dieser Initiative «Stopp der importierten Arbeitslosigkeit» sicher nicht verringert werden. Im ersten Absatz wird verlangt, dass alle Kategorien keine Bewilligung mehr erhalten sollen. Das würde dazu führen, dass alle mit einer Niederlassung C arbeitslos bleiben würden, wenn sie ihre Stelle wechseln wollen oder verlieren. Dies würde bedeuten, dass rund 70% aller Eingewanderten nicht mehr arbeiten könnten und dass wir dann viel mehr Leute bei der Fürsorge hätten. Es wäre auch nicht mehr möglich, dass Schulabgänger mit einer C-Bewilligung eine Lehre antreten könnten. Was machen Sie mit allen diesen jungen Menschen, die hier in die Schule gegangen sind und nun in das Berufsleben eintreten müssen? Ich glaube, gerade Ihre Partei will

das nicht, sagt sie doch, dass junge Ausländerinnen und Ausländer in der Schweiz auf der Strasse herumspazieren, nichts tun und nur von unserem Sozialstaat profitieren. Die Initiative hat im ersten Punkt, in dem es heisst, dass die Beschränkung für alle Kategorien gelten soll, ihr Ziel weit verfehlt.

Ich bitte Sie, die Initiative nicht zu unterstützen und den Anträgen der Kommission zu folgen.

Nancy B o l l e t e r - M a l c o m (EVP, Seuzach): Die EVP kann diese Initiative auch nicht unterstützen. Die verlangte Definition von Berufsgruppen und die Erhebung von Daten betreffend die Arbeitslosigkeit wäre zu aufwendig und kompliziert. Die Beschränkung von Arbeitsbewilligungen auf diese Art ist undifferenziert. Die Wirtschaft braucht solche Arbeitskräfte, die zum Teil nur im Ausland zu finden sind. Zudem ist uns klar, dass Ausländer, die aus verschiedenen Gründen aufenthaltsberechtigt sind, auch das Recht auf Arbeit haben müssen. Viele von ihnen sind auch bereit, Tätigkeiten auszuüben, die Einheimische nicht ausüben wollen.

Da die Initiative undifferenziert, kompliziert, wirtschafts- und ausländerfeindlich ist, wird sie auch von uns zur Ablehnung empfohlen.

Hans Rudolf M e t z (SD, Regensdorf): Grosse Arbeitslosigkeit ist für alle schlecht. Arbeitnehmer bezahlen höhere Prämien, und dem Staat erwachsen höhere Schulden. Im weiteren nimmt die Kaufkraft für alle ab. Ich bin dafür, dass alles unternommen wird, um die Arbeitslosigkeit auf 0% zu drücken. Nur wenn die ganze Bevölkerung arbeiten kann, können wir unseren Wohlstand halten und weiter ausbauen. Wer das verhindert, demontiert die Schweiz.

Der Regierungsrat sagt: «Im Gesundheitswesen, an der Universität und für Spezialisten in der Wirtschaft sind aber in grösserem Umfang Bewilligungen weiterhin nötig. Wer hier bremsen wollte, würde der Wirtschaft und den erwähnten Infrastrukturen Schaden zufügen und den Standort Zürich aufs schwerste beeinträchtigen.» Ich gebe dem Regierungsrat recht; in diesen Bereichen darf man nicht bremsen. Man muss aber auch klar sagen: In diesen Bereichen besteht fast keine Arbeitslosigkeit. Bei einer Gesamtarbeitslosigkeit von 4,2% aller Arbeitenden sind es aber 42,9% Ausländer, welche stempeln. Das sind 11 781 Ausländer nur für den Kanton Zürich. Es gibt also viele Bereiche, welche sehr hohe Arbeitslosenzahlen aufweisen. Ich denke vor

allem an unqualifizierte Arbeitskräfte, denn nur dort wird die Volksinitiative greifen. Der Wirtschaftsstandort Zürich braucht diese fast 12 000 stempelnden Ausländer nicht. Diese Millionen, welche das jährlich kostet, könnte man besser verwenden. Dabei denke ich an Umweltschutz, Förderung alternativer Energien, öffentlichen Verkehr, Forschung usw.

Die Volksinitiative «Stopp der importierten Arbeitslosigkeit» schadet dem Wirtschaftsstandort Zürich nicht. Nein, sie fördert diesen noch, indem Mittel frei werden und diese sinnvoll einsetzbar sind.

Es muss das Ziel aller sein, die Arbeitslosigkeit möglichst klein zu halten. Diese Volksinitiative allein kann das Problem Arbeitslosigkeit nicht lösen. Sie ist aber ein Teilbeitrag, um Vollbeschäftigung zu erreichen. Weitere Massnahmen müssen folgen und verwirklicht werden.

Der Regierungsrat hat in der Kommissionssitzung auch klar hervorgehoben, dass der Familiennachzug grosse Probleme verursache. Man solle das aber nicht gross hervorheben, denn das Stimmvolk könnte es falsch verstehen und die Initiative unterstützen. Herr Regierungspräsident, ich bin der Meinung, das Volk habe ein Recht auf vollständige Information.

Ich weiss, hier im Saal habe ich keine grosse Unterstützung für diese Initiative. Aber das Stimmvolk hat schon mehrmals bewiesen, dass es bereit ist, Entscheide des Parlaments an der Urne zu korrigieren.

Peter G r a u (SD, Zürich): Ich möchte nur zwei Sachen aufgreifen und korrigieren. Herr Dürr und Frau Guler: Die C-Bewilligung ist wohl ein Kontingent, ein Statut, aber keine Bewilligung. C-Aufenthalter sind den Schweizern fast gleichgestellt, und somit fallen sie nicht unter die Bewilligungspflicht. Aber von den 44,6% arbeitslosen Ausländern haben zwei Drittel die C-Bewilligung, und ein Drittel sind Jahresaufenthalter, Saisoniers usw. Ich meinte, wenn wir nun stoppen und keine weiteren Bewilligungen ausstellen, haben diese Leute dann die Chance, wieder in den Arbeitsprozess eingegliedert zu werden.

Zur Freizügigkeit im europäischen Raum: Sie wissen ganz genau, dass der Durchschnitt der Arbeitslosen im EU-Raum etwa 10% beträgt. In der Schweiz liegt er um 4% herum. Es braucht keine grosse Rechnung, um sich vorstellen zu können, wo dann die Leute hingehen, um zu arbeiten, wenn dieser Freizügigkeit stattgegeben würde.

Thomas Isler (FDP, Rüslikon): Nur einen Punkt, der von den Schweizer Demokraten angeführt wurde, kann ich so nicht im Raume stehen lassen, nämlich die Ansicht, dass diese Initiative unserer Wirtschaft nicht schaden würde. Das ist nun wirklich eine Behauptung, die als solche nicht gültig ist. Im Gegenteil, sehr viele der ausgezeichneten und bestens – zum Teil besser als unsere eigenen – qualifizierten ausländischen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter werden durch solche Initiativen in unserem Kanton massiv verunsichert. Sie befürchten, dass ihnen die Basis entzogen wird, und erhalten den Eindruck, dass sie gar nicht erwünscht sind. Für einmal bin ich mit meinem Gegenüber, mit der sozialdemokratischen Seite, gottlob völlig einig: Diese Initiative dürfen wir nicht annehmen. Ich bitte Sie, so zu votieren.

Abstimmungen

Der Rat beschliesst mit 129:3 Stimmen, Ziffer 3 der Initiative als ungültig zu erklären.

Da mehr als zwei Drittel der Anwesenden die Ungültigkeit bejaht haben, ist diese zustande gekommen.

Ziffer 1 und 2 der Volksinitiative «Stopp der importierten Arbeitslosigkeit» wird mit 137:3 Stimmen den Stimmberechtigten zur Verwerfung empfohlen.

Die Volksinitiative geht an den Regierungsrat zur Ansetzung der Volksabstimmung und zur Abfassung des Beleuchtenden Berichts.

Das Geschäft ist erledigt.

Hier werden die Beratungen abgebrochen.

Schluss der Sitzung: 12 Uhr.

Nächste Sitzungen: Montag, 6. November 1995, 8.15 und 14.30 Uhr (Doppelsitzung)

Zürich, 30. Oktober 1995
Protokollführer:

Der

Erhard S z a b e l

Vom Büro des Kantonsrates in seiner Sitzung vom 30. November 1995 genehmigt.