



23. Sitzung, Montag, 24. November 2003, 8.15 Uhr

Vorsitz: *Ernst Stocker (SVP, Wädenswil)*

Verhandlungsgegenstände

1. Mitteilungen

- Antworten auf Anfragen
 - *Verhinderung von «erschlichenen» Nationalratslisten*
KR-Nr. 248/2003 Seite 1840
 - *Schriftliche Zusage für Stadion-Tramlinie*
KR-Nr. 258/2003 Seite 1844
- Zuweisung von neuen Vorlagen Seite 1847
- Dokumentationen im Sekretariat des Rathauses
 - *Petitionen* Seite 1847

2. Beschluss des Kantonsrates über das Zustandekommen der Volksinitiative «Verdoppelung der Kinderabzüge zur Entlastung der Familien»

Antrag des Regierungsrates vom 1. Oktober 2003 und gleich lautender Antrag der Geschäftsleitung vom 13. November 2003, **4110** Seite 1848

3. Beschluss des Kantonsrates über das Nichtzustandekommen der Volksinitiative «Gemeinsam für einen sicheren Kanton Zürich»

Antrag des Regierungsrates vom 22. Oktober 2003 und gleich lautender Antrag der Geschäftsleitung vom 13. November 2003, **4113** Seite 1848

- 4. Beschluss des Kantonsrates über das fakultative Referendum (Steuergesetz [Änderung; Berufskostenabzüge]; unbenutzter Ablauf; KR-Nr. 302/2000)**
Antrag der Geschäftsleitung vom 13. November 2003
KR-Nr. 343/2003 *Seite 1849*
- 5. Beschluss des Kantonsrates über das fakultative Referendum (Steuergesetz [Änderung; Steuerfussperiode]; unbenutzter Ablauf; Vorlage 4003)**
Antrag der Geschäftsleitung vom 13. November 2003
KR-Nr. 344/2003 *Seite 1849*
- 6. Beschluss des Kantonsrates über das fakultative Referendum (Steuergesetz [Änderung; Abzüge, Steuertarife]; unbenutzter Ablauf; Vorlage 3892)**
Antrag der Geschäftsleitung vom 13. November 2003
KR-Nr. 345/2003 *Seite 1850*
- 7. Beschluss des Kantonsrates betreffend Stimmrechtsbeschwerde Hans Egloff, Brunnenzelgstrasse 8, 8904 Aesch, und Peter Baumberger, Hermannweg 6, 8400 Winterthur, bezüglich der kantonalen Volksabstimmung vom 30. November 2003**
Antrag der Geschäftsleitung vom 13. November 2003
KR-Nr. 352/2003 *Seite 1850*
- 8. Berücksichtigung von Gleichstellungseffekten beim Stellenabbau in der kantonalen Verwaltung**
Postulat Julia Gerber Rüegg (SP, Wädenswil), Lucius Dürr (CVP, Zürich) und Katharina Prelicz-Huber (Grüne, Zürich) vom 17. November 2003
KR-Nr. 354/2003, Antrag auf Dringlichkeit *Seite 1855*
- 9. Rahmenkredit für die Beteiligung des Staats am Ausbau von SBB- und SZU-Anlagen (3. Teilergänzungen S-Bahn) (Ausgabenbremse)**
Bericht und Antrag des Regierungsrates vom 5. März 2003 und gleich lautender Antrag der KEVU vom 1. Juli 2003, **4055** *Seite 1859*

10. Realisierung der SZU-Haltestelle Hürlimann-Areal

Antrag des Regierungsrates vom 2. April 2003 zur Behördeninitiative KR-Nr. 288/2001 und geänderter Antrag der KEVU vom 8. Juli 2003, **4061a**..... Seite 1881

11. Massnahmen des Regierungsrates zur Bekämpfung und Ablehnung des Staatsvertrags betreffend Luftverkehr mit Deutschland

Bericht und Antrag des Regierungsrates vom 2. April 2003 zum dringlichen Postulat KR-Nr. 91/2002 und gleich lautender Antrag der KEVU vom 1. Juli 2003, **4062** Seite 1893

12. An- und Abflugrouten während allfällig erweiterter Nachtsperrung über Süddeutschland

Bericht und Antrag des Regierungsrates vom 16. April 2003 zum dringlichen Postulat KR-Nr. 124/2002 und gleich lautender Antrag der KEVU vom 19. August 2003, **4068** Seite 1893

Verschiedenes

- Begrüssung und Verabschiedung von Mitgliedern des Ständerats Seite 1902
- Fraktions- oder persönliche Erklärungen
 - *Persönliche Erklärung Christian Mettler betreffend E-Mails aus Schulen* Seite 1872
 - *Persönliche Erklärung Gabriela Winkler zum Abstimmungskampf der drei Kirchenvorlagen*..... Seite 1873
 - *Persönliche Erklärung Hartmuth Attenhofer als Replik auf Christian Mettler* Seite 1874
- Rücktrittserklärungen
 - *Rücktritt aus dem Kantonsrat von Markus Hutter, Winterthur* Seite 1911
- Neu eingereichte parlamentarische Vorstösse..... Seite 1912

Geschäftsordnung

Ratspräsident Ernst Stocker: Es liegt ein Ordnungsantrag von Thomas Weibel, Horgen, auf freie Debatte zu Geschäft Nr. 13, Vorlage 3952, Postulate betreffend S-Bahn im Raum Winterthur, vor. Gemäss Paragraph 21 des Geschäftsreglements sind dafür 45 Stimmen erforderlich.

Thomas Weibel (Grüne, Horgen): Es geht um die S-Bahn im Raum Winterthur. Da gibt es einerseits die Sicht der KEVU und andererseits die lokale Sicht von Winterthur. Wir möchten das in unserer kleinen Fraktion aus beiden Winkeln beleuchten können. Ich wäre froh, wenn Sie meinen Antrag unterstützen würden.

Abstimmung

Dem Ordnungsantrag von Thomas Weibel auf freie Debatte der Vorlage 3952, heutiges Traktandum 13, stimmen 45 Ratsmitglieder zu. Damit ist das notwendige Quorum von 45 Stimmen erreicht. Die Vorlage 3952 wird in freier Debatte beraten.

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

1. Mitteilungen

Antworten auf Anfragen

*Verhinderung von «erschlichenen» Nationalratslisten
KR-Nr. 248/2003*

Peter Reinhard (EVP, Kloten) hat am 25. August 2003 folgende Anfrage eingereicht:

Aus den Medien wurde bekannt, dass Herr D. einmal mehr mit nicht lupenreinen Methoden Unterschriften gesammelt hat. Diesmal hat er unter anderem älteren Personen unter Vorspielung falscher Angaben Unterschriften «abgeluchst». So wurde die Angst um die Sicherheit der Renten als Scheinargument eingesetzt, um die eigene Nationalratsliste mit Kandidatinnen und Kandidaten zu bestücken und die 400 Lis-

tenunterschriften zu ergattern. Diese unredliche Unterschriftenbeschaffung ist mehr als störend. So wird die Demokratie systematisch unterwandert.

Die Behörden verhalten sich trotz öffentlicher Aussagen von Betroffenen legalistisch und berufen sich auf formale Gepflogenheiten. So wird den Betroffenen beispielsweise geraten, die Ämter aufzusuchen und dort ihre Unterschrift zu widerrufen, obschon bekannt ist, dass die Betroffenen den Gang zu den Behörden oftmals scheuen. Andere sind sich gar nicht erst bewusst, was sie überhaupt unterzeichnet haben.

Grundsätzlich sollte in solchen Verdachtsmomenten eine aktive Haltung der Behörden verlangt werden. Auch sollten die zuständigen öffentlichen Stellen bei derartigen Vorwürfen den Kontakt zumindest zu den «Pseudokandidatinnen und -kandidaten» selber suchen. Nur so kann unser System glaubhaft aufrechterhalten werden.

Ich frage den Regierungsrat an:

1. Ist die Regierung bereit, die zuständigen Ämter anzuweisen, in Zukunft bei solchen öffentlich vorgetragenen Verdachtsmomenten aktiv zu werden und eine Abklärung umgehend und aktiv aus eigener Initiative vorzunehmen?
2. Ist die Regierung auch der Meinung, dass Machenschaften, wie sie sich Herr D. schon mehrmals zu Eigen gemacht hat, bekämpft werden müssen? Welche Massnahmen erachtet die Regierung als sinnvoll (Strafmass usw.)?

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

Gemäss Art. 136 der Bundesverfassung (BV; SR 101) stehen die politischen Rechte in Bundessachen allen Schweizerinnen und Schweizern zu, die das 18. Altersjahr zurückgelegt haben und die nicht wegen Geisteskrankheit oder Geistesschwäche entmündigt sind. Alle haben die gleichen politischen Rechte und Pflichten (Abs. 1). Sie können demzufolge insbesondere auch an den Nationalratswahlen teilnehmen (Abs. 2). Eine solche Teilnahme umfasst unter anderem einerseits das Recht, sich in den Nationalrat wählen zu lassen (Art. 143 BV), andererseits aber auch das Recht, einen solchen Wahlvorschlag zur Erreichung des zur Gültigkeit des Wahlvorschlages erforderlichen Unterzeichnerquorums zu unterzeichnen (Art. 24 des Bundesgesetzes über die politischen Rechte, BPR; SR 161.1).

Die Anfrage bezieht sich auf einen Wahlvorschlag für die Erneuerungswahl der zürcherischen Mitglieder des Nationalrates vom 19. Oktober 2003. Dieser war fristgerecht am 11. August 2003 eingereicht worden. Nach Prüfung der Gültigkeitsvoraussetzungen, insbesondere der Wahlberechtigung der Kandidatinnen und Kandidaten sowie der übrigen Unterzeichnerinnen und Unterzeichner, wurde er im Internet auf der Homepage des Statistischen Amtes veröffentlicht. Wohl gestützt auf einen gleichentags erschienen Artikel im «Tages-Anzeiger» meldeten sich am 21. August 2003 drei auf diesem Wahlvorschlag zur Wahl in den Nationalrat vorgeschlagene Personen beim Statistischen Amt des Kantons Zürich als kantonalem Wahlbüro und gaben an, nie einen solchen Wahlvorschlag unterzeichnet zu haben. Nach entsprechender Aufforderung zur Einsichtnahme in den Wahlvorschlag im Sinne von Art. 26 BPR bestätigten diese Personen in der Folge die Echtheit ihrer Unterschrift auf dem Wahlvorschlagsformular, das sie indessen nicht als solches erkannt haben wollten. Gleichzeitig erklärten sie, sie zögen ihre Unterschrift zurück und verzichteten damit auf eine Kandidatur. Gestützt darauf wurden sie vom kantonalen Wahlbüro gemäss Art. 22 Abs. 2 BPR vom Wahlvorschlag gestrichen, und es wurde dem Vertreter des Wahlvorschlages Frist zur Einreichung von Ersatzvorschlägen im Sinne von Art. 29 Abs. 1 BPR angesetzt. Innert Frist legte der Vertreter des Wahlvorschlages in der Folge dem kantonalen Wahlbüro drei wahlberechtigte Personen vor, die in Anwesenheit der zuständigen Personen die Annahme des Wahlvorschlages eigenhändig unterzeichneten. Nach Prüfung der Wahlberechtigung dieser Personen und Ablauf der Bereinigungsfrist wurde diese Liste mit den gültig zur Wahl vorgeschlagenen Personen zusammen mit den übrigen Listen im kantonalen Amtsblatt vom 29. August 2003 veröffentlicht.

Die massgebenden gesetzlichen Bestimmungen, welche die Voraussetzungen zur Gültigkeit eines Wahlvorschlages regeln, sehen zu Recht nicht vor, die Gründe, aus denen eine wahlberechtigte Person diesen unterzeichnete, zu überprüfen. Dies wäre eine unzulässige Einschränkung der politischen Rechte, auch wenn sich die Überprüfung auf bestimmte Personengruppen, wie beispielsweise ältere wahlberechtigte Personen, beschränken würde. Es ist grundsätzlich davon auszugehen, dass die Wahlberechtigten sich vor Unterzeichnung eines Wahlvorschlages von dessen Inhalt persönlich überzeugen, auch wenn

sie in Einzelfällen darüber unvollständig oder sogar falsch belehrt werden. Die Überprüfung eines solchen Wahlvorschlages hat sich demzufolge auf die gesetzlich vorgesehenen Gültigkeitsvoraussetzungen zu beschränken.

Indessen steht es mangels anders lautender gesetzlicher Vorschrift den zur Wahl in den Nationalrat vorgeschlagenen Personen auch nach Einreichung des Wahlvorschlages frei, die zur Gültigkeit ihrer Kandidatur erforderliche schriftliche Bestätigung der Wahlvorschlags-Annahme bis zum Ablauf der Bereinigungsfrist gemäss Art. 29 Abs. 4 BPR zurückzuziehen, im Gegensatz zur Unterzeichnung eines Wahlvorschlages durch andere Wahlberechtigte zur Erreichung des zur Gültigkeit erforderlichen Quorums. Diese Unterschrift kann von der wahlberechtigten Person nach Einreichung des Wahlvorschlages nicht mehr zurückgezogen werden (Art. 24 Abs. 2 BPR).

Vorliegend hat das kantonale Wahlbüro nach einem entsprechenden Zeitungsartikel diejenigen Personen, die sich bei ihm meldeten, im Sinne von Art. 26 BPR aufgefordert, in den Wahlvorschlag Einsicht zu nehmen, nicht zuletzt auch, um die Gültigkeit der Unterschrift zu prüfen und damit allfälligen Hinweisen auf eine Fälschung der Unterschriften im Sinne einer Wahlfälschung gemäss Art. 282 des Strafgesetzbuches nachgehen zu können. Dies erforderte ein Erscheinen dieser Personen auf dem kantonalen Wahlbüro. Die drei Personen, die davon Gebrauch machten, bestätigten ausdrücklich die Echtheit ihrer Unterschrift, zogen letztere aber gleichzeitig im vorgenannten Sinne zurück.

Das kantonale Wahlbüro ist damit ausreichend aktiv geworden und hat die gesetzlich vorgesehenen und notwendigen Massnahmen getroffen. Weiter gehende Anweisungen oder besondere Massnahmen erübrigen sich unter diesen Umständen, nicht zuletzt auch im Hinblick auf die Verhältnismässigkeit solcher Anordnungen im Vergleich zu der von der betreffenden Liste beim Wahlgang vom 19. Oktober 2003 erreichten Stimmenzahl.

*Schriftliche Zusage für Stadion-Tramlinie**KR-Nr. 258/2003*

Lorenz Habicher (SVP, Zürich) hat am 1. September 2003 folgende Anfrage eingereicht:

Im laufenden Stadion-Abstimmungskampf wird der befürwortende Standpunkt von verschiedenen Stadträten Zürichs öffentlich vertreten. Im Mittelpunkt meiner Anfrage stehen Aussagen von zwei Mitgliedern des Zürcher Stadtrates, die in Vergangenheit besonders in Erscheinung getreten sind: Der Finanzvorsteher Martin Vollenwyder sagte, es gebe bereits schriftliche Zusagen von Kantonsseite, die geplante Tramlinie zum Stadion zu finanzieren, während der Vorsteher der Industriellen Betriebe, Andres Türlener meinte, ohne den Druck des Stadions würde das Tram vermutlich bis zum Sankt-Nimmerleins-Tag hinausgezögert.

In diesem Zusammenhang stellen sich folgende Fragen an den Regierungsrat:

1. Stimmt die Aussage des Finanzvorstehers betreffend die schriftliche Zusage der Kantonsseite, die geplante Tramlinie werde finanziert?
2. Falls ja, wer oder welche Dienststelle hat in welchem Auftrag eine solche schriftliche Zusage verfasst?
3. Die Tramerweiterung Zürich-West kostet laut KEF 100 Mio. Franken. Ist es im Kanton Zürich üblich, schriftliche Zusagen betreffend Finanzierung an die Stadt Zürich zu machen?
4. Stimmt die Aussage des Vorstehers der Industriellen Betriebe betreffend Hinauszögerung der Tramerweiterung Zürich-West für den Fall, dass das Stadion nicht realisiert werden sollte?
5. Falls ja, bestehen auch für diesen Fall bereits schriftliche Aussagen des Kantons?
6. Vertritt der Regierungsrat die Meinung, solche politischen Entscheide wie die Tramerweiterung Zürich-West bedürfen der Beratung im Kantonsrat, oder handelt es sich um einen sachlichen Verwaltungsakt ohne politische Beschlussfassung?

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

Im Mai 2000 hat der Stadtrat von Zürich dem Regierungsrat die Ausbauprogramme des öffentlichen Verkehrs in Zürich und der angrenzen-

den Umgebung dargelegt. Im Oktober 2000 hat der Regierungsrat zuhanden des Stadtrates zur Stossrichtung der Tramplanung Stellung genommen. Die verschiedenen Projekte der Tramplanung wurden als nachvollziehbar beurteilt. Gleichzeitig wurde festgehalten, dass von Seiten des Kantons zwischen 2005 und 2010 höchstens 90 bis 100 Mio. Franken in die Traminfrastruktur investiert werden könnten. Dies verlange nach einer Priorisierung der Projekte und einer Etappierung bis 2020. Ein früherer Abschluss des gesamten Investitionsprogramms würde eine Vorfinanzierung durch Dritte bedingen.

Mit Beschluss vom 14. Mai 2001 betreffend Grundsätze über die mittel- und langfristige Entwicklung von Angebot und Tarif im öffentlichen Personenverkehr (Vorlage 3830a) hat der Kantonsrat festgelegt, dass wegen der hohen Nachfrage in der Stadt Zürich Bauprojekte für die Tramnetzerweiterung auszuarbeiten sind. Im Vordergrund stünden – je nach Entwicklung – die Erschliessungen von Eurogate, Zürich-West und Zürich-Affoltern. Im Oktober 2001 hat die Stadt Zürich der Volkswirtschaftsdirektion mitgeteilt, dass dem Projekt Tramnetzerweiterung Zürich-West hohe Priorität zukomme.

Mit Beschluss betreffend Grundsätze über die mittel- und langfristige Entwicklung von Angebot und Tarif im öffentlichen Personenverkehr vom 3. März 2003 hat der Kantonsrat den ZVV beauftragt, das Projekt Tramerweiterung im Raum Zürich-West weiter voranzutreiben (Vorlage 3997a). Im April 2003 hat der Stadtrat von Zürich das weitere Vorgehen beschlossen.

Mit Schreiben vom 23. Mai 2003 hat die Volkswirtschaftsdirektion den Stadtrat von Zürich informiert, dass in der Planung des Fonds für die Förderung des öffentlichen Verkehrs (Verkehrsfonds) für die Tramnetzerweiterung in Zürich-West nach wie vor 90 Mio. Franken (real) enthalten seien. Dieser Betrag werde in Anlehnung an die Investitions- und Finanzplanung der Verkehrsbetriebe Zürich auf die Jahre 2006 bis 2009 verteilt. Da die letzte Kostenschätzung der Verkehrsbetriebe Zürich einen höheren Bedarf ausweise, sei das Projekt so zu re-dimensionieren, dass die bisher eingestellten Mittel ausreichen. Andernfalls müssten die fehlenden Mittel über eine Vorfinanzierung durch Dritte zur Verfügung gestellt werden. Eine Vorfinanzierung werde im Übrigen auch für den Fall vorausgesetzt, dass der Abschluss der Tramnetzerweiterung Zürich-West auf einen früheren Zeitpunkt als Ende 2009 fallen würde. In diesem Schreiben wurde

ausdrücklich auf das kreditrechtliche Verfahren hingewiesen, insbesondere dass der Kreditbeschluss des Kantonsrates dem fakultativen Referendum unterliege.

Mit Schreiben vom 18. Juni 2003 hat der Stadtrat von Zürich die Volkswirtschaftsdirektion und die Baudirektion des Kantons Zürich unter Hinweis auf den Termindruck wegen des neuen Stadions ersucht, die nötigen technischen, administrativen und finanziellen Arbeiten für die Tramnetzerweiterung Zürich-West sofort auszulösen. Die Vorsteher des Tiefbau und Entsorgungsdepartements und des Departements der Industriellen Betriebe wurden beauftragt, die Verhandlungen mit der Volkswirtschaftsdirektion aufzunehmen. Ziel sei, die Finanzierung von Tram und Strasse rechtzeitig sicherzustellen.

An einer Aussprache zwischen dem Regierungsrat und dem Stadtrat von Zürich vom 4. Juli 2003 wurde der Stadtrat informiert, dass sich der Regierungsrat auf Grund der Finanzlage des Kantons gezwungen sehe, die Einlage in den Verkehrsfonds im Rahmen des Sanierungsprogramms 04 in den Jahren 2004 bis 2007 um 30 Mio. Franken zu kürzen. Entsprechend werde das Investitionsvolumen des Verkehrsfonds in den Jahren 2005 bis 2007 um 50 Mio. Franken gekürzt. Diese Kürzung der Nettoinvestitionen bedeute, dass für die Tramnetzerweiterung in Zürich-West bis Ende 2007 keine Mittel zur Verfügung stünden.

Mit Schreiben vom 9. Juli 2003 an den Vorsteher der Industriellen Betriebe der Stadt Zürich hat der Volkswirtschaftsdirektor diesen Sachverhalt bestätigt und entsprechend dem Ergebnis der Aussprache die Bereitschaft erklärt, das Projekt im Sinne des Schreibens vom 23. Mai 2003 weiterzuverfolgen und dem Regierungsrat zuhanden des Kantonsrats einen Antrag zur Mitfinanzierung im Umfang von höchstens 90 Mio. Franken zu stellen. Das bedeutet gleichzeitig, dass allfällige Kosten, die über diesem Betrag liegen, von der Stadt oder von Dritten zu übernehmen sind. Im Schreiben wurde dargelegt, dass der Beitrag des Kantons im Falle der Zustimmung des Kantonsrates und allenfalls des Volkes allerdings erst ab 2008 zugesichert werden könnte. Wenn das Projekt vor diesem Zeitpunkt in Angriff genommen werde, müsse die Stadt Zürich für die gesamte Vorfinanzierung der Tramnetzerweiterung aufkommen; der Kanton würde seinen Beitrag ab 2008 in mehreren noch auszuhandelnden Tranchen leisten können.

Mit dem geschilderten Vorgehen haben der Regierungsrat und die zuständige Direktion den Auftrag des Kantonsrates, wonach die Tramnetzerweiterung in Zürich West voranzutreiben sei, im Rahmen ihrer

Kompetenzen weiterverfolgt. Inwieweit eine allfällige Nichtrealisierung des Stadions die Tramerweiterung Zürich-West hinauszögern würde, wird davon abhängen, ob die Stadt Zürich oder Dritte bereit sind, das Projekt – unter Vorbehalt des Kreditbeschlusses des Kantonsrates und allenfalls des Volkes – trotzdem vor- und mitzufinanzieren.

Zuweisung von neuen Vorlagen

Zuweisung an die Geschäftsleitung:

- **Rettet das Light House Zürich**
Beschluss des Kantonsrates über das Zustandekommen der Volksinitiative, 4125

Zuweisung an die Kommission für Staat und Gemeinden:

- **Änderung zusätzliche Abschreibungen (§ 137 Gemeindegesetz)**
Bericht und Antrag des Regierungsrates an den Kantonsrat zum Postulat KR-Nr. 413/2000, 4126
- **Überlebens- und Qualitätssicherung der Milizsysteme in Behörden der Gemeinden, der Bezirke und des Kantons Zürich**
Bericht und Antrag des Regierungsrates an den Kantonsrat zum Postulat KR-Nr. 211/2001, 4127
- **Gesetz über die Schaffung rechtlicher Grundlagen für Kostenbeiträge**
Bericht des Kantonsrates, 4128

Petitionen

Ratspräsident Ernst Stocker: Es sind folgende Petitionen eingegangen:

- Schülerinnen und Schüler des Bläsischulhauses in Zürich-Höngg sowie deren Eltern ersuchen den Kantonsrat mit einer Eingabe, im Bildungswesen nicht zu sparen.
- Die Lehrerkonvente der Primarschule Obfelden und der Sekundarschule Obfelden-Ottenbach ersuchen den Kantonsrat in einer Eingabe im Zusammenhang mit dem Sanierungsprogramm 04, das Fach «Biblische Geschichte» nicht zum Freifach zu erklären und die Handarbeitslektionen nicht zu kürzen.

- Die Lehrpersonen der Primarschule Hausen am Albis ersuchen den Kantonsrat in einer Eingabe im Zusammenhang mit dem Sanierungsprogramm 04, das Fach «Biblische Geschichte» nicht zum Freifach zu erklären und die Handarbeitslektionen nicht zu kürzen.

All diese Petitionen werden entgegengenommen, im Rathausekretariat zur Einsichtnahme aufgelegt und gleichzeitig der Kommission für Bildung und Kultur zur Beantwortung überwiesen.

2. Beschluss des Kantonsrates über das Zustandekommen der Volksinitiative «Verdoppelung der Kinderabzüge zur Entlastung der Familien»

Antrag des Regierungsrates vom 1. Oktober 2003 und gleich lautender Antrag der Geschäftsleitung vom 13. November 2003, **4110**

Ratspräsident Ernst Stocker: Der Regierungsrat hat festgestellt, dass die Volksinitiative mit 10'057 beglaubigten Unterschriften zu Stande gekommen ist und beantragt, ihm die Volksinitiative zu Bericht und Antrag zu überweisen.

Das Wort dazu wird nicht gewünscht. Es wird kein anderer Antrag gestellt.

Sie haben somit festgestellt, dass die Volksinitiative zu Stande gekommen ist und sie antragsgemäss dem Regierungsrat zu Bericht und Antrag überwiesen.

Das Geschäft ist erledigt.

3. Beschluss des Kantonsrates über das Nichtzustandekommen der Volksinitiative «Gemeinsam für einen sicheren Kanton Zürich»

Antrag des Regierungsrates vom 22. Oktober 2003 und gleich lautender Antrag der Geschäftsleitung vom 13. November 2003, **4113**

Ratspräsident Ernst Stocker: Der Regierungsrat hat festgestellt, dass die Volksinitiative mit 9'923 beglaubigten Unterschriften nicht zu Stande gekommen ist. Sie wird nach den für die Einzelinitiative geltenden Bestimmungen weiter behandelt.

Das Wort dazu wird nicht gewünscht. Es wird kein anderer Antrag gestellt.

Sie haben somit festgestellt, dass die Volksinitiative nicht zu Stande gekommen ist und diese als Einzelinitiative weiter behandelt wird.

Das Geschäft ist erledigt.

4. Beschluss des Kantonsrates über das fakultative Referendum (Steuergesetz [Änderung; Berufskostenabzüge]; unbenutzter Ablauf; KR-Nr. 302/2000)

Antrag der Geschäftsleitung vom 13. November 2003

KR-Nr. 343/2003

Ratspräsident Ernst Stocker: Es wird kein anderer Antrag gestellt. Das Wort dazu wird nicht gewünscht.

Der Kantonsrat, gestützt auf Paragraph 45 des Wahlgesetzes, hat festgestellt, dass die Referendumsfrist für die Änderung des Steuergesetzes vom 25. August 2003 am 4. November 2003 unbenutzt abgelaufen ist.

Das Geschäft ist erledigt.

5. Beschluss des Kantonsrates über das fakultative Referendum (Steuergesetz [Änderung; Steuerfussperiode]; unbenutzter Ablauf; Vorlage 4003)

Antrag der Geschäftsleitung vom 13. November 2003

KR-Nr. 344/2003

Ratspräsident Ernst Stocker: Es wird kein anderer Antrag gestellt. Das Wort dazu wird nicht gewünscht.

Der Kantonsrat, gestützt auf Paragraph 45 des Wahlgesetzes, hat festgestellt, dass die Referendumsfrist für die Änderung des Steuergesetzes vom 25. August 2003 am 4. November 2003 unbenutzt abgelaufen ist.

Das Geschäft ist erledigt.

6. Beschluss des Kantonsrates über das fakultative Referendum (Steuergesetz [Änderung; Abzüge, Steuertarife]; unbenutzter Ablauf; Vorlage 3892)

Antrag der Geschäftsleitung vom 13. November 2003
KR-Nr. 345/2003

Ratspräsident Ernst Stocker: Es wird kein anderer Antrag gestellt. Das Wort dazu wird nicht gewünscht.

Der Kantonsrat, gestützt auf Paragraph 45 des Wahlgesetzes, hat festgestellt, dass die Referendumsfrist für die Änderung des Steuergesetzes vom 25. August 2003 am 4. November 2003 unbenutzt abgelaufen ist.

Das Geschäft ist erledigt.

7. Beschluss des Kantonsrates betreffend Stimmrechtsbeschwerde Hans Egloff, Brunnenzelgstrasse 8, 8904 Aesch, und Peter Baumberger, Hermannweg 6, 8400 Winterthur, bezüglich der kantonalen Volksabstimmung vom 30. November 2003

Antrag der Geschäftsleitung vom 13. November 2003
KR-Nr. 352/2003

Emy Lalli (SP, Zürich), Referentin der Geschäftsleitung: Am 30. Oktober 2003 haben Hans Egloff und Peter Baumberger Beschwerde gegen die Vorbereitung der Volksabstimmung über die Initiative «Schluss mit amtlicher Verteuerung der Wohnkosten für Mieter und Eigentümer, Abschaffung der Handänderungssteuer» erhoben. Sie verlangen, dass ein Korrekturblatt zum Beleuchtenden Bericht zur Volksinitiative zu erstellen ist und an die Stimmbürgerinnen und -bürger geschickt wird, worin der für die Stadt Winterthur angegebene Steuerausfall richtig gestellt werden muss. Die Beschwerdeführer machen geltend, die Stimmberechtigten seien durch den Beleuchtenden Bericht unrichtig informiert worden. Dadurch werde die Willenskundgebung der Stimmberechtigten verfälscht.

Die Geschäftsleitung nimmt dazu folgendermassen Stellung: Auf der letzten Seite der Abstimmungszeitung betreffend die Volksabstimmung vom 30. November 2003 hat sich bedauerlicherweise ein Fehler eingeschlichen. Im Abschnitt des Minderheitsstandpunkts des Kantonsrates werden die Steuerausfälle für die Städte Zürich und Win-

terthur beziffert. Es wird fälschlicherweise festgehalten, dass die Abschaffung der Handänderungssteuer für die Stadt Winterthur einen Steuerausfall von 21 Millionen Franken zur Folge hätte. Richtig ist aber, dass der Ausfall 7,5 Millionen Franken beträgt. Nach Bekanntgabe der Unrichtigkeit am 16. Oktober 2003 ist abgeklärt worden, ob ein Korrekturblatt den übrigen Abstimmungsunterlagen beigelegt werden könnte. Am 23. Oktober 2003 hat die Geschäftsleitung der Regierung eine entsprechende Empfehlung unterbreitet. Der Regierungsrat, der für die Herausgabe der Abstimmungszeitung allein zuständig ist, hat aber diese Möglichkeit abgelehnt. Er hielt unter anderem fest, dass mit der Medienerklärung der Geschäftsleitung genügend vorgekehrt worden sei, um die Stimmberechtigten über den Fehler zu informieren. Zudem sei es angesichts der fortgeschrittenen Vorbereitungen der Gemeinden für den Versand nicht mehr möglich, ein Korrekturblatt zu drucken und zu verteilen.

Werden bei einer Abstimmung Unregelmässigkeiten festgestellt, so muss die entscheidende Behörde gemäss Paragraf 131 des zürcherischen Wahlgesetzes die nötigen Anordnungen zur Behebung des Mangels treffen oder die Abstimmung untersagen. Der vorliegende Mangel ist nicht so gravierend, dass eine Untersagung der Abstimmung angezeigt wäre. Dies wird von den Beschwerdeführern auch nicht verlangt. Es fragt sich deshalb nur, ob an alle Stimmberechtigten ein Korrekturblatt hätte verteilt werden müssen. Die Behörde ist in der Wahl der Mittel zur Behebung eines Mangels frei. Vorliegend ist die Öffentlichkeit auf verschiedene Weise über den Fehler in der Abstimmungszeitung orientiert worden. Am 17. Oktober 2003 erschien im Tages-Anzeiger ein grosser Artikel mit dem Titel «Wieder Fehler in der Abstimmungszeitung». Am 20. Oktober 2003 wies die Geschäftsleitung in einer Medienmitteilung ebenfalls auf den Fehler hin. Ein weiterer Artikel im Tages-Anzeiger erschien am 22. Oktober 2003, welcher nochmals genau über den Fehler informierte. Die Neue Zürcher Zeitung vom 10. November 2003 wies ebenfalls auf den Fehler hin. Im Amtsblatt Nummer 43 vom 24. Oktober 2003 erschien sodann der korrigierte Beleuchtende Bericht, der den Steuerausfall für die Stadt Winterthur korrekt mit 7,5 Millionen Franken angab.

Es ist richtig, dass der Hinweis auf die Steuerausfälle in den Gemeinden ein wichtiges Argument für die Gegner der Volksinitiative ist. Es ist aber auch zu berücksichtigen, dass nicht alle Stimmberechtigten im

Kanton Zürich vom Fehler in der Abstimmungszeitung gleichermaßen betroffen sind. Für die nicht in Winterthur wohnhaften Stimmberechtigten ist die Höhe des Winterthurer Steuerausfalls wenig aussagekräftig.

Zusammenfassend kann festgestellt werden, dass ein wesentlicher Einfluss des geltend gemachten Mangels auf das Ergebnis der Volksabstimmung über die Volksinitiative «Abschaffung der Handänderungssteuer» nicht wahrscheinlich ist. Mit den zusätzlichen Informationen der Stimmberechtigten durch verschiedenste Medien ist der Mangel zudem weitgehend wettgemacht worden. Die Abstimmungsunterlagen sind in der Zwischenzeit bereits verschickt worden. Die meisten Stimmberechtigten haben schon brieflich abgestimmt. Ein Nachversand eines Korrekturblatts scheint zu diesem Zeitpunkt unverhältnismässig. Ausserdem bin ich persönlich der Meinung, dass die interessierten Stimmberechtigten wahrscheinlich nun alle wissen, wie viel Steuerausfall auf die Stadt Winterthur zukommt, was ohne diesen Fehler wohl kaum der Fall gewesen wäre. Auch die heutige Debatte im Rat wird nochmals eine Medienberichterstattung mit sich bringen. Daher empfiehlt Ihnen die Mehrheit der Geschäftsleitung, die Beschwerde abzuweisen.

Hans Egloff (SVP, Aesch b. Birmensdorf): Im Vorfeld zur heutigen Debatte und zuletzt vor wenigen Minuten ist die Frage aufgeworfen worden, ob ich als Mitbeschwerdeführer nicht in den Ausstand zu treten hätte. Ich bin nicht dieser Ansicht, werde mich aber diesem Ansinnen insoweit beugen, dass ich nachher an der Abstimmung nicht teilnehmen werde. Ich möchte aber trotzdem eine Erklärung abgeben.

Unabhängig davon, ob und was Sie heute entscheiden, ob ich jetzt die Beschwerde zurückziehe, ob Sie das Traktandum abbrechen und verschieben, ob Sie die Beschwerde gutheissen, ob Sie die Beschwerde abweisen, faktisch ist es unmöglich geworden, meinem Antrag noch nachzuleben und ein Korrigendum zu verschicken. Ich bin davon überzeugt, dass sich die Geschäftsleitung bei ihrem Antrag von dieser faktischen Unmöglichkeit hat leiten lassen und nachher für diesen Antrag eine Begründung gesucht hat. Entsprechend wenig stichhaltig ist sie denn auch ausgefallen. Die Geschäftsleitung erachtet ein Korrigendum als unnötig; dies entgegen ihrem eigenen Entscheid vom 23. Oktober 2003, als die Geschäftsleitung entschieden hatte, dass ein Korrigendum verschickt werden soll. Die Geschäftsleitung beugt sich damit ohne weiteres dem Regierungsrat, der es offenbar am 28. Okto-

ber 2003 abgelehnt hat, ein Korrigendum zu verschicken; dies mit der Begründung, die Gemeinden wären mit ihren Vorbereitungen bereits zu weit fortgeschritten, dies aber nur, weil der Regierungsrat dem Entscheid des Kantonsrates vorgegriffen hatte. Ich zitiere aus einem Mail vom Montag, 20. Oktober 2003, des Statistischen Amtes an die Gemeinden im Kanton Zürich: «Wie ich eben erfahre, verzichtet der Kantonsrat, der die Texte verfasst hat, darauf, ein Korrigendum nachzudrucken und zu verteilen. Für Sie bedeutet das,» – Adressat sind die Gemeinden – «dass Sie ab sofort mit dem Verpacken der Wahlunterlagen beginnen können und nicht mehr weiter auf ein allfälliges Korrigendum warten müssen.»

Ich komme zu Litera c der Begründung der Geschäftsleitung: Dort wird auf die mehr oder weniger umfassende Orientierung durch die Medien verwiesen. Ich bin anderer Meinung. Es war eigentlich einzig der Tages-Anzeiger, der dieses Thema aufgenommen hat, andere Zeitungen haben mehr am Rande oder überhaupt nicht berichtet. Der Verweis auf die Medien ist absolut unbehelflich, ebenso der Verweis auf die Berichterstattung über die heutige Debatte. Hat die Geschäftsleitung mit den Medien abgesprochen, was und in welchem Umfang in den Zeitungen von morgen über die heutige Debatte berichtet werden soll? Mich würde interessieren, welche Abreden zwischen der Geschäftsleitung und den Medien bestehen. Ich gehe sogar noch einen Schritt weiter und frage Sie, warum Sie nicht auf die Beleuchtenden Berichte überhaupt verzichten wollen und einfach den Medien gewissermassen den Auftrag geben, so, wie es angezeigt ist, über Abstimmungen und Wahlen zu berichten. Ich würde hier auch ein gutes Sparpotenzial für die Debatte, die wir im Dezember 2003 zu führen haben, sehen.

Ich komme zu Litera f der Begründung der Geschäftsleitung: Da wird ausgeführt, es wären nicht alle gleichermassen betroffen wie die Winterthurer. Dieser Betrag sei wenig aussagekräftig für die anderen Gemeinden. Ich frage, weshalb der Betrag für die Gemeinde Winterthur überhaupt aufgeführt wurde. Die Steuerausfälle sind meiner Ansicht nach, wenn nicht das einzige, zumindest das wichtigste Argument der Abstimmungsgegner. Mit den hohen Zahlen, die da aufgeführt werden, sollen die Stimmberechtigten eigentlich über die Steuerausfälle erschreckt werden. Ich frage, weshalb man dann die Beträge der anderen Gemeinden nicht aufgeführt hat. Im Übrigen ist Winterthur eine

Finanzausgleichsgemeinde. Mich interessiert in Aesch auch, was mit dem Winterthurer Finanzhaushalt passiert. Wenn die Ausfälle so hoch wären, könnte mich das dazu bewegen, Nein zu stimmen.

Ich komme zu Litera g: Da wird ausgeführt, unter den gegebenen Umständen wäre es unnötig und unverhältnismässig, die Beschwerde gutzuheissen beziehungsweise ein Korrigendum zu verschicken. Ehrlich wäre gewesen, man hätte gesagt, es geht halt einfach nicht mehr.

Die Geschäftsleitung muss sich mit ihrem Antrag beziehungsweise mit der Begründung zu ihrem Antrag doch ein paar Fragen gefallen lassen. Erstens: Wäre es nicht möglich gewesen, die Beschwerde oder die Sache selber etwas beschleunigter an die Hand zu nehmen? Zweitens: Sind die Stimmberechtigten in der Sache nicht tatsächlich unrichtig und/oder unvollständig über den Abstimmungsgegenstand orientiert worden? Drittens: Im Zusammenhang mit dem Beleuchtenden Bericht muss sich die Geschäftsleitung fragen, wer zuständig ist, diese Berichte abzufassen und zu versenden. Die Geschäftsleitung hat entschieden, es werde ein Korrigendum verschickt. Der Regierungsrat – in dieser Angelegenheit, meiner Ansicht nach nicht mehr als Erfüllungsgehilfe – hat gesagt, das Korrigendum werde nicht verschickt. Die Geschäftsleitung hat sich dem gebeugt. Über diese Zuständigkeitsfrage wird sich der Kantonsrat oder die Geschäftsleitung Gedanken machen müssen.

Erlauben Sie mir für einen kurzen Moment zu bedauern, dass Daniel Vischer nicht mehr im Rat ist. Ich bin überzeugt davon, er würde Ihnen an dieser Stelle die Leviten lesen.

Ratspräsident Ernst Stocker: Hans Egloff, das haben Sie schon getan.

Dorothee Jaun (SP, Fällanden): Wir sind wieder einmal in der schwierigen Situation, dass wir heute nicht politisch entscheiden müssen, sondern Recht zu sprechen haben.

Ich muss einiges korrigieren, was mein Vorredner, der eigentlich im Ausstand sein müsste, gesagt hat. Die Geschäftsleitung hat am 23. Oktober 2003 nicht etwa beschlossen, ein Korrigendum zu verschicken, sondern sie hat eine entsprechende «Meinung» gegenüber der Regierung geäussert. Die Regierung ist nämlich allein für die Verfassung der Abstimmungsunterlagen zuständig und für den Entscheid darüber, ob und wie ein allfälliger Fehler korrigiert wird. Die Regierung hat

dies als unnötig abgelehnt. Heute müssen wir über den Antrag der Beschwerdeführer entscheiden, ob noch ein solches Korrigendum verschickt werden muss.

Einerseits können wir es nicht mehr, weil es zu spät ist. Andererseits wäre es zwar nach Meinung der Geschäftsleitung politisch richtig gewesen, wir hätten es getan, aber rechtlich verpflichtet sind wir dazu nicht, wie die Referentin der Geschäftsleitung dies richtig ausgeführt hat. Der Fehler ist relativ gering und ist durch die nötigen Informationen, die die Geschäftsleitung der Öffentlichkeit gegeben hat, eine Medienmitteilung, die Korrektur im Amtsblatt und weitere Korrekturen, welche die Referentin der Geschäftsleitung ausgeführt hat, wettgemacht worden, sodass ein Versand eines solchen Korrekturblatts für diesen kleinen Fehler nicht als notwendig erscheint.

Deshalb bitte ich Sie, dem Antrag der Geschäftsleitung zu folgen und die Beschwerde – wir haben es heute mit Rechtsprechung zu tun – abzuweisen.

Detailberatung

Titel und Ingress

Keine Bemerkungen; genehmigt.

I. bis IV.

Keine Bemerkungen; genehmigt.

Abstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 86 : 53 Stimmen, der Vorlage KR-Nr. 352/2003 gemäss Antrag der Geschäftsleitung zuzustimmen.

Das Geschäft ist erledigt.

8. Berücksichtigung von Gleichstellungseffekten beim Stellenabbau in der kantonalen Verwaltung

Postulat Julia Gerber Rüegg (SP, Wädenswil), Lucius Dürri (CVP, Zürich) und Katharina Prelicz-Huber (Grüne, Zürich) vom 15. September 2003

KR-Nr. 354/2003, Antrag auf Dringlichkeit

Das Postulat hat folgenden Wortlaut:

Der Regierungsrat wird ersucht, gesetzliche und / oder organisatorische Massnahmen zu ergreifen, damit beim Stellenabbau in der kantonalen Verwaltung oder an den kantonalen Gerichten nicht einseitig Teilzeitstellen gestrichen werden, sondern das gesamte Beschäftigungsvolumen einer betroffenen Abteilung unter Berücksichtigung der Geschlechterrelevanz neu festgelegt und neu verteilt wird.

Begründung:

Die Erstunterzeichnenden, alle Mitglieder der kantonalen Kommission für die Gleichstellung von Frau und Mann, sind besorgt. Die Auswirkungen des Sanierungsprogramms 04 könnten zu einem Rückschritt in der beruflichen Gleichstellung von Frauen und Männern führen, wenn diesem Aspekt beim Stellenabbau nicht grösste Aufmerksamkeit geschenkt wird.

Zuerst werden häufig Teilzeitstellen gestrichen, wenn Stellen abgebaut werden müssen. Mit einer solchen Praxis würden wichtige Errungenschaften der Gleichstellungsarbeit in Frage gestellt werden. Die ausschliessliche oder vorwiegende Kündigung von Teilzeitstellen stellt in der Regel eine indirekte Diskriminierung von Frauen dar, da Frauen erheblich häufiger teilzeitbeschäftigt sind als Männer. Aber auch Männer, die zum Beispiel wegen Betreuungspflichten Teilzeit arbeiten, kommen unter Druck. Zudem würden zu einem späteren Zeitpunkt hohe Kosten anfallen, um wieder ein gleichwertiges Gleichstellungsniveau zu erreichen. Anstelle einzelner Kündigungen soll die Arbeit unter Frauen und Männern neu aufgeteilt werden, sodass weder Frauen als erstes ihre Stelle verlieren noch Männern der Zugang zu Teilzeitstellen verwehrt wird.

Unser Vorschlag hat nachhaltige Wirkung. Ein Rückschritt hinsichtlich der Gleichstellung von Frauen und Männern in der kantonalen Verwaltung im Zusammenhang mit dem Sanierungsprogramm 04 kann vermieden werden. Trotz dem Stellenabbau wird das Know-how erhalten. Spätere Kosten für Massnahmen, die ein gleichwertiges Gleichstellungsniveau wieder herstellen würden, entfallen.

Begründung der Dringlichkeit:

Ein Stellenabbau in der kantonalen Verwaltung steht im Zusammenhang mit dem Sanierungsprogramm unmittelbar bevor oder ist zum Teil schon im Gange.

Julia Gerber Rüegg (SP, Wädenswil): Stellenabbau kann sich immer wieder ergeben. Leider. Unser Anliegen ist deshalb ein langfristiges, aber jetzt wird das Thema virulent. Das Sanierungsprogramm 04 bringt einen Abbau von 1230 Stellen. Während wir uns noch über die Notwendigkeit des rigorosen Sparbudgets und des Staatsabbaus streiten, ist die Umsetzung bereits voll im Gang. Im Jahr 2004 baut der Regierungsrat 240 Stellen ab. Das ist beschlossene Sache. Es ist daher unumgänglich, dass wir sehr rasch eine Vorstellung entwickeln, wie dieser Abbau vollzogen werden kann. Es darf nicht sein, dass zunächst auf dem Weg des geringsten Widerstands einfach und vorwiegend Teilzeitstellen abgebaut werden. Das würde in erster Linie Frauen und Männer, die sich in der Familienarbeit engagieren, treffen. Aus der Sicht der beruflichen Gleichstellung von Frauen und Männern wäre das ein unerträglicher Rückschritt. Jetzt ist die richtige Zeit zu handeln.

Ich bitte Sie, die Dringlichkeit zu unterstützen.

Lucius Dürr (CVP, Zürich): Man könnte es als Zwängerei betrachten, dass wir schon wieder mit einem dringlichen Postulat kommen. Aber es gibt zwei Gründe, die dafür sprechen. Erstens wurden wir vom Regierungsrat in die Gleichstellungskommission gewählt mit dem Auftrag, ihn zu beraten, wenn solche Probleme anstehen. Diese Pflicht versuchen wir zu erfüllen. Im ersten Postulat wurde aber die Antwort relativ mager erteilt. Es wurden keine Hinweise gegeben, wie man gedenkt die Gleichstellung bei Stellenabbau durchzusetzen. Wir kommen deshalb noch einmal mit dem klaren, dringenden Wunsch, jetzt endlich Antworten zu erteilen und Konzepte für solche Stellenabbaus zu erstellen. Es wird nicht der einzige sein, der dieses Mal im Sanierungspaket kommt. Weitere Stellenabbaus sind möglich. Dafür brauchen wir klare Vorstellungen der Regierung.

Wir ersuchen Sie, dem Wunsch der Gleichstellungskommission endlich Nachachtung zu verschaffen. Es ist dringlich.

Katharina Prelicz-Huber (Grüne, Zürich): Es gibt bei Stellenabbau leider zwei Realitäten. Die eine Realität ist die, dass es zuerst die Teilzeitstellen trifft. Die zweite Realität ist die, dass Teilzeitstellen grossmehrheitlich von Frauen ausgeführt werden. Es gibt zum Glück ein paar Familienmänner, die ebenfalls Teilzeit arbeiten. Aber es ist immer noch die ganz kleine Minderheit. Wenn Stellenabbau passiert, ist es meist eine indirekte Diskriminierung der Frauen. Das wollen wir nicht auch noch in der Verwaltung. Leider hat es bereits begonnen. Wir wollen nicht, dass derselbe Fehler in einer eigentlichen Vorzeigeeinrichtung, wie es die Kantonale Verwaltung ist, auch passiert.

Unterstützen Sie daher das Postulat und selbstverständlich die Dringlichkeit, denn das Sparpaket steht jetzt an und nicht erst in einem Jahr.

Robert Marty (FDP, Affoltern a.A.): Die FDP-Fraktion lehnt die Dringlichkeit des Postulats ab.

Julia Gerber hat es gesagt. Die Umsetzung ist bereits voll im Gang. Es wäre eigentlich schlecht, wenn sich die Regierung, wie sie sagt, erst jetzt die Zeit nehmen würde, eine Idee zu entwickeln, wie die Umsetzung denn auch erfolgen soll. Ich gehe davon aus, dass die Regierung ihre Verantwortung wahrnimmt und dass solche unnötigen Planspiele hier keinen Platz haben.

Jürg Leuthold (SVP, Aeugst a. A.): Die SVP-Fraktion steht hinter der Personalpolitik des Regierungsrates und ist überzeugt, dass er eine zielgerichtete und zukunftsorientierte Personalpolitik betreibt.

Aus diesem Grund lehnen wir die Dringlichkeit dieses Postulats ab.

Lisette Müller-Jaag (EVP, Knonau): Den Errungenschaften der Gleichstellung müssen wir Sorge tragen. Die EVP-Fraktion unterstützt die Dringlichkeit.

Abstimmung

Der Antrag auf Dringlicherklärung wird von 79 Ratsmitgliedern unterstützt. Damit ist das Quorum von 60 Stimmen erreicht. Das Postulat ist als dringlich erklärt. Der Regierungsrat hat dazu innert vier Wochen begründet Stellung zu nehmen.

Das Geschäft ist erledigt.

9. Rahmenkredit für die Beteiligung des Staats am Ausbau von SBB- und SZU-Anlagen (3. Teilergänzung S-Bahn) (Ausgabenbremse)

Bericht und Antrag des Regierungsrates vom 5. März 2003 und gleich lautender Antrag der KEVU vom 1. Juli 2003, **4055**

Sabine Ziegler (SP, Zürich), Präsidentin der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt (KEVU): «Vom Vom zum Zum zum Vom zum Zum vom Vom vom Zum zum Zum zum Vom vom Zum zum Zum vom Vom». Ernst Jandel, 1976. Nicht nur Ernst Jandel hat gewusst, dass die Mobilität zunehmen wird, wir spüren das auch im Raum Zürich täglich.

In den letzten Wochen ereigneten sich verschiedene Vorfälle im öffentlichen Verkehr. Es ist nicht nur der tragische Unfall bei Zürich-Oerlikon, der uns bewusst gemacht hat, wie komplex und auch wie anfällig das öffentliche Verkehrssystem in und um Zürich ist. Es sind auch die vielen kleinen Vorfälle, seien das Verspätungen, Umleitungen et cetera, die uns zeigen, dass wir stetig und mit grösserer Sorgfalt an unserem Erfolgsprodukt, der Zürcher S-Bahn weiter bauen müssen. Wer glaubt, wir hätten nun genug investiert und könnten uns auf den Lorbeeren ausruhen, wurde spätestens in den letzten Wochen eines Besseren belehrt. Das S-Bahn-System im Zürcher Verkehrsverbundpaket muss gehegt und gepflegt werden, wenn wir weiterhin darauf stolz sein wollen. Diese klare Einsicht prägte die Verhandlungen der Vorlage der dritten Teilergänzung der S-Bahn in der Kommission Energie, Verkehr und Umwelt und wurde von allen, über alle Parteien klar zum Bekenntnis genommen, dass ein Erhalt und der Ausbau der Attraktivität des Zürcher S-Bahn-Systems vordringlich sind und dass das von der ganzen Kommission getragen werden muss. Im Frühjahr 2003 haben wir die Strategien 2005 bis 2008 verabschiedet. Darin haben wir auch grössere Mängel festgestellt, die jetzt im Rahmen der dritten Teilergänzung gelöst oder teilweise gelöst werden.

Was bringt uns die dritte Teilergänzung – und hauptsächlich zu welchem Preis? Der Regierungsrat beantragt im Beschluss vom 5. März 2003, einen Rahmenkredit von 74,2 Millionen Franken inklusive Mehrwertsteuer als Staatsbeitrag an die Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) zu sprechen. Damit werden Massnahmen auf dem SBB-Netz mitfinanziert. Dieses Mal – das müssen wir am Anfang sagen – hat die Regierung eine noch höhere Prozentzahl bei den SBB oder beim Bund aushandeln können, als wir bis anhin je gehabt hatten. Es

scheint, dass nicht nur das Zürcher Volk stolz ist auf das S-Bahn-System, sondern dass auch der Bund realisiert hat, dass ein funktionierendes öffentliches Verkehrssystem in und um den Raum Zürich für die ganze Schweiz zentral und notwendig ist. Damit werden die Investitionen auf dem SBB-Netz mitfinanziert.

Mit einem weiteren Kredit von 21,6 Millionen Franken werden Infrastrukturausbauten der SZU (Sihltal–Zürich–Uetliberg-Bahn) ermöglicht. Insgesamt reden wir also über eine Investition von 95,8 Millionen Franken. Schauen wir das mit dem Investitionsmultiplikator an, dann können wir stolz sein, dass wir gegen 150 Millionen Franken im Rahmen von Reinvestitionen hineinstecken, was wiederum Aufträge und Arbeitsplätze sichern wird. Es geht also nicht nur um die Sicherung des öffentlichen Verkehrssystems. Nein, es geht wieder um die Thematik der Aufträge, der Arbeitsplatzsicherung und einem bald wieder florierenden Wirtschaftsraum Zürich.

Die daraus resultierenden Angebotsverbesserungen sind breit auf den Kanton verteilt. Die Hauptkriterien zur Auswahl der Vorhaben, die in das Paket der dritten Teilergänzung aufgenommen werden, waren Kapazitätsüberlegungen. Also keine Schnickschnack-Überlegungen, sondern es geht hier wirklich um die Kapazität. Wo heute Engpässe bestehen oder klare Engpässe bestehen werden, wird das öffentliche Verkehrsnetz gestärkt.

Die Kernziele des ZVV (Zürcher Verkehrsverbund) laufen erstens für grosse Gemeinden. Für Gemeinden im Nahbereich der Stadt Zürich gilt der Viertelstundentakt. Zweitens: Die grossen Wohn- und Arbeitsgebiete – ich denke an alle diversen Neunutzungen, seien dies das Zentrum Zürich-Nord oder die spannenden Gebiete in Winterthur – sollten besser miteinander verbunden werden. Drittens: Gemeinden im Umfeld des Kantons – das ist das erste Mal, dass auch der ZVV das Umfeld um den Kanton herum anschaut – müssen besser verbunden werden. Hier sprechen wir vom Anschluss in Richtung Schaffhausen, Thurgau oder St. Gallen. Es ist aber klar, dass Zürich nicht die Bahn in diesen Gebieten finanziert, aber klar schaut, dass diese Verbindungen besser gehen, weil viele unserer Arbeitskräfte doch Pendler aus diesen Kantonen sind. Wir wollen nicht, wie das schon Ernst Jandel gesagt hat, in der Verkehrsflut ersticken.

Nicht alle Punkte wurden in die dritte Teilergänzung aufgenommen. Es ist aber klar, dass wir darüber sprechen müssen und dass dies Teilkonzepte des ganzen Systems sein werden. Jetzt ist es aber für Sie, liebe Vertreterinnen und Vertreter der Regionen, auch interessant, was

Ihnen denn zukommt. Schauen wir erstens das Knonaueramt an. Im Knonaueramt wird mit der neuen Linie der S-15 bis Affoltern am Albis gestreckt. Es wird eine Ergänzung zur S-9 sein. Hier wird also der Viertelstundentakt eingeführt. Ein reiner Viertelstundentakt ist aus Gründen der Fahrplangestaltung nicht möglich. Mit dem so genannten 12-/16-Minuten-Takt-Intervall wird aber eine attraktive Verdichtung des Fahrplans dringend nötig. Die Inbetriebnahme soll schon im Dezember 2007 stattfinden. Also alle Vertreter des Knonaueramtes müssen jetzt aufstehen. Da bringen Sie etwas.

Schauen wir aber das Oberland an, welches bis anhin doch ein bisschen stiefmütterlich behandelt wurde: Die neue S-15 bringt auch hier gemeinsam mit der bestehenden S-5, welche absolut überlastet ist – das wissen wir alle – den Viertelstundentakt zwischen Rapperswil, Uster und Zürich. Damit entsteht auch eine attraktive Verbindung zwischen dem Oberland und dem boomenden Bahnhof Zürich-Altstetten. Die Inbetriebnahme soll ein Jahr früher sein als im Knonaueramt, das heisst 2006. Also, alle Vertreter des Oberlands dürfen auch glücklich sein.

Gehen wir ein bisschen in Richtung Furttal: Das Furttal hat heute schon etwa drei Postulate, die ganz klar den Viertelstundentakt verlangen. Hier müssen wir eine Attraktivitätssteigerung zur Kenntnis nehmen. Sie dürfen aber nicht komplett jubeln. Wir ziehen die Linie bis nach Buchs, das heisst 87 Prozent der Bevölkerung aus dem Furttal wird an diesen Takt angebunden. Es wäre natürlich sehr interessant – das kam auch in der Diskussion der Kommission heraus –, dass die Verbindung in Richtung Aarau viel besser wird. Hier stockt es aber noch an der interkantonalen Finanzierung. Ich würde es sehr spannend finden, wenn wir auch hier wieder einmal einen interessanten Vorstoss hätten. Diejenigen, die noch nicht wissen, wie ein Vorstoss zu formulieren ist, können das nach der Sitzung bei mir machen.

Dank einer zusätzlichen Doppelspur und dem Haltestellenausbau bei der Saalsporthalle wird die Zuverlässigkeit der SZU erhöht. Dies ist vor allem wegen des massiven Zuwachses des Einzugsgebiets der SZU nötig. Wir haben Darstellungen gesehen, wie im hinteren Teil des Sihltals grössere Ausbauten im Rahmen der Wohn-, aber auch der Arbeitsplätze auf uns zukommen und dass es nötig wäre, hier mit einer attraktiven SZU einen guten Service zu bieten.

Die zweite Metropole, Winterthur, oder besser gesagt der Anschluss Winterthur–Wil über die Grenze – die Zürcher schauen doch noch über den Tellerrand –, der Halbstundentakt der S-35 zwischen Win-

terthur und Wil entspricht einem lange vorgebrachten Bedürfnis. Mit der neuen Haltestelle Hegi – hier wissen wir, dass es eines dieser kantonalen Boomgebiete ist – wird es besser angeschlossen. Leider müssen wir zuwarten bis Dezember 2007, was doch problematisch ist, weil die ersten Bauten früher in Betrieb genommen werden. Für den Übergang bis zur S-Bahn-Haltestelle wurde uns zugesichert, dass da eine höhere Frequenz mit Bussen gemacht wird.

Es gibt noch viele andere Angebotsverbesserungen im Rahmen der dritten Teilergänzung, die aber im Kanton Zürich keine Investitionen auslösen. Das ist auch schön. Wir haben in diesem Paket sogar Grattisachen dazu bekommen. Es ist dies zum Beispiel die Verbesserung des linken Zürichseeufers, welche mit der Verlängerung der S-14 nach Thalwil–Horgen–Oberdorf den Viertelstundentakt bringt. Oder im Limmattal, wo die S-3 stündlich nach Dietikon und weiter nach Aarau geführt wird. Das bewirkt für das Limmattal Fahrzeiteinsparungen für die Verbindung Zürich nach Bern – das wird auch immer spannender für die Zürcher, da wir doch immer enger mit Bern schaffen müssen, auch wenn wir das nicht immer gerne machen – von einer halben Stunde. Ich verzichte darauf, weitere Angebotsverbesserungen anzuführen.

Die Vorlage ist ausgewogen, gut, und mit dem Investitionsvolumen, das wir haben, eine optimale Verbesserung im Rahmen dessen, was wir machen können. In der Kommission wurde geschätzt, dass die verschiedenen Regionen berücksichtigt worden sind. Die Frage der Mitfinanzierung durch andere Kantone und die SBB wurde eingehend geklärt. Die Kommission kam zur Überzeugung, dass der ZVV, die Volkswirtschaftsdirektion und natürlich auch der Volkswirtschaftsdirektor, Ruedi Jeker, eine gute und überzeugende Arbeit und Verhandlungstaktik eingeschlagen haben. Sie sind auf Mitfinanzierungsniveaus von 60 und mehr Prozent gekommen. Das finde ich schön. Wir hoffen, dass wir bei der Übertragung der Volkswirtschaftsdirektion auf weitere Regierungsrätinnen weiterhin so schöne und tolle Resultate für den Kanton einfahren können.

Somit darf davon ausgegangen werden, dass die teilergänzte S-Bahn termingerecht, also zwischen Dezember 2004 und Dezember 2007, in Betrieb genommen werden kann.

Schliesslich ist noch zu erwähnen, dass die S-Bahn ein teilweise erneuertes Gesicht erhält. Das vorhandene Rollmaterial reicht nicht mehr aus. In der Zwischenzeit werden wir so eine Art Patchwork-S-Bahn haben mit Zügen der BLS oder was auch immer. Es wurde uns

aber zugesichert – wir haben sogar eine Broschüre bekommen –, dass die Siemens jetzt mit einem neuen Rollmaterial auf uns zukommt, zum Glück in unserem beliebten Zürichblau, damit wir auch ganz klar wissen, welches unser Zug ist, um wieder in die Metropole Zürich zurückfahren zu können.

Die Kommission Energie, Verkehr und Umwelt beantragt dem Rat einstimmig, der Vorlage 4055 für die dritte Teilergänzung der S-Bahn zuzustimmen.

Willy Germann (CVP, Winterthur): Ich bin froh, dass die KEVU der dritten Teilergänzung einstimmig zugestimmt hat. Eine funktionierende Bahninfrastruktur ist ein immer wichtigerer Standortfaktor.

Ich greife nur drei Punkte auf, die mit der Vorlage in einem grösseren Zusammenhang stehen. Erstens: Die Vorlage kommt eigentlich zu spät. Man hat die Nachfrage unterschätzt.

Zweitens: Den nächsten Planungsfehler mit ungenügenden Prognosen hat der Kantonsrat mit den letzten Grundsätzen bereits eingefädelt.

Drittens: Die Teilergänzungen werden vom Bund, konkret vom Bundesamt für Verkehr, indirekt sabotiert, indem die notwendigen baulichen Massnahmen dort verzögert werden, wo sich die Verkehrsströme bündeln; dort, wo das Netz bei Überlastung sehr anfällig ist. Das wissen Sie auch aus den letzten Wochen.

Zum Ersten: Die Verkehrsentwicklung der letzten Jahre zeigte einmal mehr auf, dass die Umsetzung der Raumplanung versagt hat. Der Verkehr wuchs mit der Zersiedelung überdurchschnittlich an. Das war übrigens auch ein Versagen der Städte, die in falschen Stadtgebieten verdichteten. Vom überdurchschnittlichen Verkehrswachstum und von der überdurchschnittlichen Bautätigkeit in peripheren Gebieten wurden SBB und die öffentliche Hand überrumpelt. Ein Beispiel: In Winterthur-Hegi werden Hunderte von neuen Wohnungen erstellt. Die Erschliessung durch den ÖV ist unzureichend. Eine Haltestelle Hegi sollte eigentlich bereits stehen; eine, die mit dem Bus vernetzt wäre.

Zweitens: Der S-Bahn-Verkehr hat an der Stadtgrenze zu Zürich in zwölf Jahren um 82 Prozent zugenommen, also sogar ein Zuwachs um rund zehn Prozent pro Jahr. Der Zuwachs hält trotz Konjunkturflaute an. Über die Nachfragesteigerungen des Winterthurer Berufspendlerverkehrs können Sie im heutigen Landboten lesen.

Was hat der Kantonsrat letztes Jahr für eine strategische Planungsvorgabe geschafft? Sage und schreibe in sechs Jahren bloss eine Nachfragesteigerung um 10 Prozent, also das, was an der Stadtgrenze zu Zürich in einem Jahr festzustellen ist. Mein Antrag auf 25 Prozent Nachfragesteigerung in sechs Jahren fand nicht einmal die Unterstützung der SP. Es zeigt sich bereits, dass mit der völlig falschen, unzureichenden Planungsvorgabe falsche Signale an den Bund gerichtet wurden. Der Bund setzt nicht dort Prioritäten, wo die Nachfrage am meisten steigt, sondern dort, wo der regionale Druck steigt.

Damit bin ich bei Punkt drei. Alle vorgeschlagenen Teilergänzungen sind dringend notwendig. Es werden realistischerweise gemessen an der Nachfrage nicht die letzten Teilergänzungen sein. Aber was nützt eine Verbesserung in die Breite, wenn dort, wo die Verkehrsströme zusammenlaufen, nicht genügend Kapazitäten bereit stehen. Konkret: im Hauptbahnhof Zürich, in Oerlikon, im Raum Effretikon und sogar in Winterthur. An diesen Orten werden die S-Bahn-Kunden unter der Prioritätenordnung der SBB zu leiden haben, zusätzlich ein altes Problem infolge des Mangels an Rollmaterial. Die Bahnkunden stehen im Zug, und die Züge stehen auf der Strecke. Vor wenigen Wochen hat der ZVV einmal mehr auf den Engpass zwischen Winterthur und Zürich aufmerksam gemacht und unverzüglich Massnahmen gefordert. Jedes Mal, wenn solche Signale aus dem ZVV kamen, hatte ich das Gefühl, dass der Regierungsrat mehr auf den Nord-/Südverkehr, also auf die NEAT setzt, mit dem Ergebnis, dass dem Bundesparlament, ja sogar dem Bundesamt für Verkehr die Probleme mit dem erwiesenermassen schlimmsten Nadelöhr im SBB-Netz gar nicht bewusst sind. In Bern geht Regionalpolitik vor. Die Bahnpolitik des Bundes – immerhin unter der Führung eines Zürchers – macht einen desolaten Eindruck. Der Kanton Zürich leidet mehr als jeder andere Kanton darunter. Beim Bund gibt es verschiedene Kässeli und Parallelplanungen, neben der NEAT die Bahn 2000, die HGV-Anschlüsse, Leistungsvereinbarungen mit S-Bahnen, neu die Agglo-Programme und so weiter. Das Pikante an der Sache ist, dass der Bund dort investieren möchte, wo das Nachfragepotenzial gering ist und das Kosten-Nutzenverhältnis am schlechtesten, zum Beispiel auf der Seestrecke Sankt-Gallen–Konstanz. Dort, wo das Nachfragepotenzial am grössten und auch der Kostendeckungsgrad am höchsten sind, wird auf Verzögerung oder Verhinderung gemacht. Auf Regierungsrätin Rita Fuhrer, die neue Volkswirtschaftsdirektorin, wartet dringende Aufklärungsarbeit, nicht bloss bei den Zürcher Parlamentariern in Bern, sondern bei

den Verkehrskommissionen des Bundes. Es geht letztlich auch um das Funktionieren des Bahnverkehrs ohne Pannen und Störungen im Raum Zürich. Dies ist nur möglich, wenn das Netz nicht bis in die letzte Faser belastet oder sogar überlastet ist. Die letzten Erfahrungen sollten aufhorchen lassen.

Esther Arnet (SP, Dietikon): Die dritte Teilergänzung der S-Bahn ist ein wichtiger, ein schöner, ja vielleicht sogar ein schillernder Mosaikstein im Werk der Zürcher S-Bahn, nicht weil dieser Mosaikstein ganz besonders teuer oder wertvoll wäre, sondern weil er in einer Zeit gelegt wird, in der sonst eigentlich nicht sehr viel Konstruktives, Aufbauendes und Zukunftsgerichtetes steht, sondern nur die Sparwut grassiert. Dass in dieser Zeit in der Kommission ein einstimmiges Ja für den öffentlichen Verkehr zu unserer S-Bahn zu Stande kommen konnte, ist sehr erfreulich. Es ist aber auch durchaus gut begründet. Verschiedene Regionen in diesem Kanton leiden unter ungenügender Erschliessung und zu geringen Kapazitäten im öffentlichen Verkehr. Die KEVU-Präsidentin hat darauf hingewiesen. Es ist höchste Zeit, diese Missstände zu beheben. Dass dies mit der Vorlage für die dritte Teilergänzung der S-Bahn systematisch überzeugend passieren kann, ist erfreulich.

Diese Anstrengungen für den öffentlichen Nahverkehr reichen aber nicht aus. Es ist dringend notwendig, dass wir uns beim Bund dafür stark machen, dass der Durchgangsbahnhof Löwenstrasse termingerecht auf 2012 fertig gestellt wird. Der Bahnhof Löwenstrasse ist eine Grundoption für eine funktionierende, erweiterte S-Bahn. Er ist daneben aber noch viel mehr. Er ist ein nationales Projekt mit internationaler Bedeutung. Es ist daher in jeder Hinsicht – Sie können nehmen, was Sie wollen, verkehrspolitisch, finanzpolitisch, konjunkturpolitisch, regionalpolitisch, umweltpolitisch und, und, und – von absoluter Wichtigkeit, dass dieses Projekt termingerecht fertig gestellt werden kann. Es ist sehr wichtig, dass wir uns da mit allen Möglichkeiten einsetzen, dass sich vor allem der Regierungsrat mit allen Möglichkeiten beim Bund dafür einsetzt, dass der weitsichtige Entscheid, der in Zürich gefällt worden ist, auch umgesetzt werden kann.

Zurück zur dritten Teilergänzung der S-Bahn: Die von der Präsidentin zitierten Ziele für den öffentlichen Verkehr mit dem Viertelstundentakt in den grossen Gemeinden und in der Nähe der Stadt Zürich auf der einen Seite, dann die direkten Verbindungen von Arbeitsplatz und Wohngebieten im Kanton und auf der dritten Seite die Verbindungen

mit den Nachbarkantonen in die Zentren unseres Kantons, sind noch lange nicht erreicht. Die dritte Teilergänzung der S-Bahn ist zwar ein wichtiger Schritt in diese Richtung, aber auch bei dieser Vorlage sehen wir, dass wir teilweise schon zu spät sind. Mein Vorredner hat insbesondere auf die Situation um Winterthur mit der Haltestelle Hegi hingewiesen. Ich betone dies nur. Da sind wir eindeutig zu spät.

Der ZVV hingegen beweist uns immer wieder, dass er im Stande ist, die Nase im Wind zu haben, dass er voraus denken kann und auch aus planerischen Sicht durchaus immer Zukunftsvisionen hat, die sich dann tatsächlich auch so bewahrheiten. Es liegt an uns, diesen Takt des ZVV einzuhalten und frühzeitig die Weichen zu stellen, um möglichst viele Leute mit einem attraktiven ÖV-Angebot anzuziehen. Es liegt im Interesse von allen, dass möglichst viele Leute bequem, sicher und zuverlässig mit den öffentlichen Verkehrsmitteln reisen. Nicht zuletzt liegt dies sogar im Interesse der Automobilistinnen, weil bekanntlich jeder ÖV-Benutzende den Autostau verkürzt.

Die SP-Fraktion sagt überzeugt und erfreut Ja zur dritten Teilergänzung der S-Bahn. Die Vorlage ist einer von vielen Schritten, die wir brauchen, um eine zeitgemässe Bewältigung der Mobilität zu realisieren.

Rita Bernoulli (FDP, Dübendorf): Gemäss Beschluss des Kantonsrates aus dem Jahre 2001 betreffend Grundsätze und Tarife im öffentlichen Personenverkehr stehen für die Fahrplanperioden bis 2006 Fahrplanverdichtungen, neue Direktverbindungen und zusätzliche S-Bahn-Linien sowie gute Anschlüsse an den Fernverkehr im Vordergrund. Der ZVV wurde beauftragt, auf den Fahrplanwechsel 2006 einen grösseren Ausbauschritt in Betrieb zu nehmen und zu diesem Zweck die dritte Teilergänzungen der Bahninfrastruktur zu planen. Die entsprechenden Kreditvorlagen liegen uns heute zur Entscheidung vor.

Die FDP-Fraktion wird der Vorlage zustimmen. Die Begründung ist eine zweifache. Die globalisierte Wirtschaft und die rasche Entwicklung neuer Technologien haben einen Wettbewerb des Standortes zur Folge, was für Zürich bedeutet, dass hier eine Standortpolitik zur Förderung der Attraktivität der Region betrieben werden muss. In diesem Umfeld hat die öffentliche Hand Rahmenbedingungen zu schaffen, welche die Standortattraktivität erhalten beziehungsweise erhöhen. Gerade im Bereich des Verkehrs zeigt sich, wie anspruchsvoll es ist, eine nachhaltige Entwicklung zu realisieren. Zwischen den Bedürfnissen der Bevölkerung, den Anforderungen der Ökologie und dem

Wachstumsbedarf der Wirtschaft ist eine Balance zu finden. In der Vision zur langfristigen Entwicklung der S-Bahn setzt der ZVV im Sinne der 2001 beschlossenen Grundsätze konsequent auf die Wettbewerbsvorteile der S-Bahn im Verbund mit den übrigen Verkehrsmitteln.

Das führt zum zweiten Grund, der Mobilität. Die Mobilität in grösseren Wirtschaftsräumen wird immer zeitraubender. Gerade in grossen Zentren benötigt man immer mehr Zeit, um von einem Ort zum anderen zu gelangen. Dies verursacht Kosten und geht zulasten der Lebensqualität. Für den Raum Zürich bietet sich mit dem Antrag der dritten Teilergänzungen eine Chance, dieses Problem zu lösen. Die Leitidee des ZVV, Viertelstundentakt im Nahbereich der Stadt Zürich, und Direktverbindungen zwischen Wohn- und Arbeitsplatzgebieten ist sehr zu begrüssen. Dies gibt kurze Reisezeiten für alle Bewohnerinnen und Bewohner im Lebens- und Wirtschaftsraum Zürich. Es beschleunigt Verbindungen von den Gemeinden in die Zentren des Kantons Zürich. Das ZVV-Angebot muss auch aus diesem Grund gezielt ausgebaut werden.

In der Weisung, die Kommissionspräsidentin hat es schon erklärt, sind die Ausbauten bei der S-Bahn, die Staatsbeiträge erfordern, namentlich aufgeführt. Als Vertreterin des Glatttals bin ich natürlich sehr erfreut, dass der Korridor Oberland eine wichtige und eine sehr nötige Neuerung erfährt. Der Raum Glatttal ist nämlich ein Erwerbs- und Lebensraum zugleich, in dem sich eine unglaubliche Dynamik befindet, in welchem Menschen nicht nur arbeiten, sondern auch leben und sich ausruhen. Durch die S-5, ergänzt durch die S-9 und S-14 ist diese Region zwar gut erschlossen. Dank diesem dichten Angebot hat die Zahl der Fahrgäste vom Oberland nach Zürich seit 1989 um 70 Prozent zugenommen. Diese grosse Nachfrage führt jedoch zu Kapazitätsengpässen, sodass seit 1999 in den Hauptverkehrszeiten schrittweise Zusatzzüge eingeschoben werden mussten. Mit den dritten Teilergänzungen soll nun das Angebot der S-5 durch eine neue, S-15 genannte Bahnlinie zum Viertelstundentakt auf der ganzen Strecke von Rapperswil via Uster bis Zürich ergänzt werden. Zusammen mit der im Knonauseramt geplanten neuen S-15 entsteht in Zürich eine Durchmesserlinie, das heisst eine direkte Verbindung quer durch den Kanton. Es gibt also eine Erhöhung der Kapazität und damit eine Attraktivität der Region Zürcher Oberland und eine Direktverbindung einer schnellen S-Bahn vom Zürcher Oberland nach Altstetten.

Fazit: Die Vorlage 4055 stärkt gezielt die Wettbewerbsposition des öffentlichen Verkehrs, belebt den Wirtschaftsraum Zürich und trägt dem Mobilitätsbedürfnis der Bevölkerung Rechnung. Wir folgen somit dem Antrag des Regierungsrates.

Ernst Brunner (SVP, Illnau-Effretikon): Der Kantonsrat hat am 14. Mai 2001 ein Grundsatzpapier über die mittel- und langfristige Entwicklung von Angebot und Tarifen im ÖV verabschiedet und darin seine Vorstellungen und Erwartungen über den ÖV auf den Fahrplanwechsel 2006 festgelegt. Die Bahnen wurden dabei beauftragt, zu diesem Zweck eine dritte Teilergänzung der Bahninfrastruktur zu planen und dem Kantonsrat eine Kreditvorlage zu unterbreiten. Diese liegt jetzt vor.

Als Grundlage für die verschiedenen Projekte und Kreditanträge diente eine Analyse des Ist-Zustandes, die aufzeigt, wo schon heute täglich Engpässe bestehen und wo solche in naher Zukunft zu erwarten sind. Im Gegensatz zur Glattalbahn, wo ein Monsterprojekt mit unserer Ansicht nach fragwürdigem Nutzen und unverantwortlich hohen Kosten von 800 Millionen Franken in einer vom Fluglärm geplagten Region zur Diskussion stand, handelt es sich hier um diverse kleinere Projekte, deren Nutzen offensichtlich ist und von denen eine grosse, über den ganzen Kanton verteilte Anzahl unserer Bevölkerung profitieren kann. Für die Bewältigung des zu erwartenden Mehrverkehrs im Sihltal sind Ausbauten an der Haltestelle Saalsporthalle der SZU und am Streckennetz notwendig. Die anfallenden Kosten für den Kanton bleiben praktisch bei 100 Prozent. An den Projekten im Knonaueramt, im Oberland und im Furttal beträgt der Anteil des Kantons Zürich 20 bis 50 Prozent. An die dringend notwendige Haltestelle Winterthur-Hegi muss der Kanton allerdings hohe 90 Prozent beitragen. Dabei ist doch zu hoffen, dass es unserem Gemüsebauern Christian Achermann in Zukunft möglich sein wird, sein Gemüse per Bahn an seine Kunden auszuliefern. Die Kosten dieser Projekte, die gemäss Planung bis Ende 2007 fertig gestellt sein sollen, betragen total 230,9 Millionen Franken, der Aufwand des Kantons Zürich beläuft sich auf 95,6 Millionen Franken.

Unserer Ansicht nach kann diesem, im Gegensatz zum Antrag Glattalbahn vernünftigen Kreditantrag zugestimmt werden. Der Nutzen für den Kanton Zürich ist offensichtlich. Der Kostenanteil bewegt sich in einem verantwortbaren Rahmen. Die ganze Übung ist mit dieser dritten Teilergänzung aber noch nicht fertig. Bevor der Bund das Nadel-

öhr Oerlikon bis Winterthur ausgebaut hat, wird es nicht möglich sein, auf dieser Strecke weitere, dringend notwendige Kapazitäten anzubieten. Nun ist aber das Thema Nadelöhr auch im Zürcher Oberland im Gespräch. Der dringend notwendige Zusammenschluss der Oberlandautobahn lässt auch hier auf sich warten. Beim Nadelöhr ÖV sind vor allem die fehlenden Finanzen der Grund. Beim Nadelöhr Oberland Autobahn kommt noch eine sture ideologisch begründete Opposition dazu. Wir glauben aber, hier auf gutem Weg zu sein.

Einen weiteren Wermutstropfen stellt die um sich greifende Qualitätseinbusse des Angebots dar. Verspätungen auch beim Normalbetrieb, diverse Vorkommnisse, bei denen gewisse Kaderleute der SBB keinen Zusammenhang sehen wollen, lassen die Frage aufkommen, ob mit den SBB nicht andere, bessere Verträge ausgehandelt werden sollten, denn eine neue Haltestelle in Winterthur-Hegi nützt nichts, wenn die SBB nicht in der Lage sind, diese Haltestelle auch zuverlässig zu bedienen. Solange diese Qualitätseinbusse keine Lohneinbusse bei den verantwortlichen Kadern der SBB zur Folge hat, werden wir allerdings vergeblich auf eine nachhaltige Besserung der Zustände warten.

Im Namen der grossen Mehrheit der SVP-Fraktion empfehle ich Ihnen, diesem Rahmenkredit zuzustimmen und die drei Postulate abzuschreiben.

Kurt Schreiber (EVP, Wädenswil): Willy Germann hat ausgeführt, dass diese Vorlage spät oder sogar zu spät kommt. Ich stimme ihm zu, sage aber immerhin noch das: Es ist immerhin besser spät als gar nie. In diesem Zusammenhang kann ich Ihnen bereits jetzt sagen, dass die EVP-Fraktion dieser Vorlage zustimmen wird.

Sie können sich vielleicht erinnern. Beim Aufbau der S-Bahn hat der damalige Regierungsrat Hans Künzi einmal gesagt: «Jedem Passagier in der S-Bahn seinen Sitzplatz.» Das ist ein Wunsch geblieben. Dieser Wunsch ist bis heute nicht erfüllt worden; im Gegenteil, man muss sich langsam fragen, ob es nicht gescheiter wäre, dass die SBB die Gepäcktriebwagen aufmachen würden, damit wenigstens dort noch einige Stehplätze vorhanden sind. Selbstverständlich ist dies keine Alternative. Hier komme ich wieder zurück auf das Sprichwort vom Zu-spät-Sein. Auch hier sind die SBB wieder einmal zu spät, denn die neuen Triebzüge, welche wir für die dritte Teilergänzung brauchen, werden dann, wenn sie im Jahr 2006/2007 bereit sein müssen, kaum bereit sein. Sie sind erst kürzlich bestellt worden. Es ist einfach zu hoffen, dass nicht wieder die gleichen Kinderkrankheiten auftreten

wie bei den gegenwärtigen S-Bahn-Kompositionen. Langsam aber sicher beschleicht einen das unangenehme Gefühl, dass bei den SBB nichts dazu gelernt wird, dass einfach im alten System weitergewurstelt wird. Da kann man durchaus auch die neusten Zwischenfälle, denen wir immer und immer wieder ausgesetzt sind, dazu nehmen.

Dank diesem Ausbau wird einiges besser werden, insbesondere denke ich da an die Verbesserung bei der S-5, wo dann hoffentlich die Stehplätze doch weiter abgebaut werden. Beispielsweise bei der S-12 zwischen Winterthur und Zürich konnten wir nichts feststellen. Auch das ist eine Linie, die aus den Nähten platzt. Sicherlich ist es auch erwünscht, dass die Orte rund um den Kanton besser in unser S-Bahn-Netz eingebunden werden. Auf diese Weise wird auch wieder ange-regt, freiwillig auf das öffentliche Verkehrsmittel umzusteigen. Was sich der Bund leistet, das haben Vorredner bereits ausgeführt. Ich ergänze nur, dass wir langsam aber sicher im Kanton Zürich dazu übergehen müssen, vermehrt für uns selber zu schauen. Wir nehmen das Geld in die Hand, beispielsweise für die dritte Teilergänzung, müssen aber die linke Wange hinhalten, wenn es um den Ausbau Zürich–Bülach–Schaffhausen geht. Dort stellt der Bund das Projekt zurück. Der Kanton Zürich baut selbstverständlich seine S-Bahn aus. Ebenso müssen wir die linke Wange hinhalten, wenn es um den Ausbau auf der Strecke zwischen Zürich-Oerlikon und Winterthur geht. Dort ist der Kanton Sankt Gallen, welcher einen Ausbau von Sankt Gallen nach Sankt Margrethen und von Sankt Gallen nach Kreuzlingen bekommen soll, aber der Kanton Zürich muss wieder akzeptieren, dass dieser Streckenteil in die zweite Priorität versetzt wird. Dass man dabei noch den lieben Compatriotes in der Romandie gerade zwei Anschlüsse Richtung Westen zugesteht, neben demjenigen von Genf notabene, so rundet dies das ganze unschöne Ding ab. Wir haben wirklich den Eindruck, dass der Bund den Kanton Zürich hier einfach als Milchkuh betrachtet, selber aber nicht bereit ist, irgendetwas zu tun. Ich wünsche mir nun wirklich nicht, dass eines Tages der Zeitpunkt kommt, dass wir vom Kanton Zürich aus sagen müssen: Es tut uns Leid, wir können keine Züge aus dem Osten mehr abnehmen, beispielsweise denjenigen aus München, weil die Kapazität zwischen Winterthur und Zürich erschöpft ist. Dann bin ich der Ansicht, dass wir für unser S-Bahn-Netz schauen müssen und halt diese internationalen Züge – es tönt grotesk, wenn ich dies sage, aber ich sage es trotzdem – in Winterthur wenden lassen müssten. Genau dahin führt die kurzsichtige Politik des Bundes. Doch genau dies gilt es zu vermeiden. Ich hoffe nun einfach, dass das positive Zeichen, welches

durch die Annahme dieser Vorlage gesetzt wird, möglicherweise auch in Bern anerkannt wird. Dazu haben wir nun noch vier neue Nationalräte bekommen, welche absolut mit den Problemen in Zürich vertraut sind. Ich hoffe, dass sie das nötige Feuer mitbringen und ihre Kollegen in Bern davon überzeugen können, dass Zürich nicht nur Geld will, sondern dass Zürich Geld braucht und vor allem eine grosse Ausstrahlung für die ganze Schweiz hat, inklusive der Romandie und der Ostschweiz.

Selbstverständlich bitte ich Sie, der Vorlage zuzustimmen. Sie hat Ihre Unterstützung verdient.

Thomas Weibel (Grüne, Horgen): Diese dritte Teilergänzung ist zwingend und dringend notwendig. Es werden bestehende Engpässe behoben. Es werden aber auch vorausschauend absehbare Engpässe abgefangen. Wir haben mehrmals gehört, dass wir im ÖV meistens zu spät sind. Nutzen wir diese Gelegenheit, und handeln wir zeitgerecht.

Es wird aber auch zusätzliches Angebot geschaffen. Üblicherweise wehren sich die Grünen gegen zusätzliche Angebote auf der Strasse, weil das auch die Nutzung fördert. Dies gilt aber auch für den ÖV. Hier ist es positiv. Das Beispiel dafür hat uns bereits die zweite Teilergänzung der S-Bahn vor Augen geführt. Nach einer Phase der Stagnation wurde nach der Einführung der zweiten Teilergänzung wieder eine markante Zunahme in der Nutzung des ÖV in der Agglomeration Zürich realisiert. Dieses zusätzliche Angebot ist aber auch notwendig, um das Ziel des Verkehrskonzepts, nämlich die Übernahme des prognostizierten Mehrverkehrs im Modalsplit eins zu eins, also je zur Hälfte durch den Individualverkehr und den öffentlichen Verkehr zu erreichen. Ohne zusätzliches Angebot ist die S-Bahn schlicht nicht in der Lage, ihren Teil zu übernehmen.

Aber nicht nur die Agglomeration profitiert, wenn die Pendlerströme vermehrt auf die Bahn umgelagert werden können, sondern auch das ländliche Gebiet. Wir haben es in den Detailausführungen der Kommissionspräsidentin gehört, dass im Oberland, im Knonaueramt und im Furttal zusätzliche Strecken gebaut werden. Somit werden die Anschlussmöglichkeiten markant verbessert.

Das neue Rollmaterial wird leider in der Lieferung zu spät sein. Es ist aber dringend notwendig, um die Kapazitätsausweitung abdecken zu können. Mit dem neuen Rollmaterial erhalten wir auch moderne Infrastruktur. Es ist zu hoffen, dass die Probleme, wie Türen, die bei war-

mer Witterung nicht mehr korrekt schliessen, wie wir es im vergangenen Sommer wiederholt und des öfters erlebt haben, der Vergangenheit angehören werden.

Mit der dritten Teilergänzung wird ein weiterer Meilenstein in der erfolgreichen Geschichte im Betrieb des ÖV in der Agglomeration Zürich gesetzt. Es darf aber nicht der letzte Schritt sein. Bereits verschiedene Vorredner haben darauf hingewiesen. Die S-Bahn im Grossraum Zürich ist nicht zu Ende gebaut. Weitere Engpässe sind absehbar. Wir müssen am Ball bleiben und vorausschauend weiter planen. Realisieren wir aber nun diese dritte Teilergänzung. Jetzt haben wir auch einen hohen Beitrag an Geldern von Bern. Nicht zuletzt senden wir mit einem klaren Ergebnis dieser Abstimmung ein wichtiges Signal nach Bern, dass auch der Durchgangsbahnhof Löwenstrasse ohne Verzögerung realisiert werden muss.

Unterstützen Sie also wie wir mit voller Überzeugung die dritte Teilergänzung.

Die Beratungen werden unterbrochen.

Persönliche Erklärung

Christian Mettler (SVP, Zürich): Ja, ich weiss, auch Sie haben sich über die Mailflut geärgert, am meisten wohl jene, welche nicht über eine Standleitung verfügen. Die Folgen waren nicht nur überfüllte Mailboxen, sondern auch Computerabstürze und die Ungewissheit, ob Computerviren im Spiel sind. Sogar externe Firmen sind hinzugezogen worden. Die Telefonleitungen waren längere Zeit blockiert. Doch nicht nur die Folgekosten, sondern allein die Tatsache, dass mit dem Einverständnis des Rektors eines Gymnasiums diese Mailflut abgesegnet war, finde ich ärgerlich. Die Bildungsdirektion hat auf ihrem Server frühmorgens über 2000 Mails erhalten. Gestützt durch den EDV-Verantwortlichen wurden bis um ein Uhr morgens die Mails versandt, über 20'000 Stück. Die Idee war unüberlegt und kontraproduktiv. Der Text «nobody» sollte eigentlich im Betreff «Bildungstag» heissen. Dies sei aber angeblich durch eine Falschprogrammierung nicht erfolgt. Ich dachte heute früh beim Zitat «zum Zum» von Sabine

Ziegler auch an einen solchen Programmfehler. Ich habe unverzüglich den verantwortlichen Rektor angehalten, zur Klärung ein Entschuldigungsmail zu senden, was er auch umgehend gemacht hat.

Was aber besonders stossend ist, ist der Umstand, dass ein Kantonsrat gerade dies zum Anlass nimmt, gegen die politischen Gegner zu schiessen und ein Mail an alle Kantonsräte und die Presse zu senden. Dies finde ich daneben. Ich erwarte von einem Kommissionspräsidenten mehr politische Kultur und mehr Fingerspitzengefühl. Die politische Auseinandersetzung findet immer noch in diesem Saal statt, auch im Zeitalter der Technologie. Dass dies zutrifft, bestätigt, dass keiner der 179 Kantonsrätinnen und Kantonsräte reagiert hat. (*Die Redezeit ist abgelaufen.*)

Persönliche Erklärung

Gabriela Winkler (FDP, Oberglatt): Ich bin bestürzt über die Diskussion, die sich seit dem 6. November 2003 über die drei Kirchenvorlagen entwickelt hat. Ich bin bestürzt, wie leicht und leichtfertig der Vorwurf des Rassismus fällt, wie ohne Not Gehässigkeiten ausgetauscht, anonyme Briefe und Drohungen verschickt werden. Ich bedaure, wenn das Komitee «Dreimal Nein zu den Kirchenvorlagen», das ist co-präsidiere, mit seinem Plakat «Steuergelder für Koranschulen?» dazu beigetragen hat. Die Frage ist legitim. Sie ist in ihrer Konkretheit zugespitzt und offensichtlich geeignet, Unbehagen, Ängste und sogar Hass an die Oberfläche zu fördern. Hass nicht nur gegen jene, welche einer wenig verstandenen Religion in einer schwierigen Phase ihrer Geschichte angehören, sondern auch Hass gegen jene, welche die Frage aufgeworfen haben. Ich verwahre mich in aller Form gegen den Vorwurf sowohl des Rassismus als auch der Lüge, gegen die Diffamierung der Komiteeangehörigen, auch gegenüber jenen, mit denen ich in 90 Prozent der Fälle nicht einig gehe und denen ich politisch Paroli geboten habe und weiter bieten werde. Sie verdienen wie jedes andere Mitglied unserer Demokratie den Respekt als Menschen und das Recht, ihre Meinung in aller persönlichen Differenziertheit frei zu äussern. Wer keine besseren Argumente hat als den pauschalen Vorwurf der Lüge, des Rassismus und der kollektiven Diffamierung, soll sich doch einen Moment Rechenschaft geben über die Korrektheit des Slogans der Befürworter dieser Vorlagen. In der reformierten Presse hat Silvia Senf das Einzige und Nötige dazu geschrieben. Gibt es etwa bei einem Nein keine Kirchen mehr, wie insinuiert wird mit dem Satz «Menschen brauchen Kirchen»? Keineswegs. Es geht weder

um Religionsfreiheit noch um das Verbot irgendeiner Religionsgemeinschaft. Warum eigentlich konzentriert sich die veröffentlichte Meinung so sehr auf die einseitige Kritik an der gegnerischen Kampagnenführung? Ist die politische Korrektheit in diesem Land so weit gediehen, dass in Zuckerwatte verpackte Irreführungen weniger hinterfragt werden als unverblünte Bezüge? Ich komme eben zurück aus einem Land, das vor wenigen Tagen seine 19 Toten aus dem Attentat von Nasseria beerdigt hat. *(Die Redezeit ist abgelaufen.)*

Persönliche Erklärung

Hartmuth Attenhofer (SP, Zürich): Wenn mehrere Schulklassen oder Jugendliche zusammen mit ihren Lehrern und unter Wohlwollen des Rektors Staatskundeunterricht in die Praxis umsetzen, dann ist das grundsätzlich zu begrüssen und nicht zu bemängeln, Christian Mettler. *(Zwischenruf Christian Mettler: Es geht um Mails.)* Wenn ein Kantonsratsmitglied darauf eine Antwort verfasst und sich öffentlich dazu bekennt, dass das Anliegen der Jugendlichen richtig ist, dann ist das zu begrüssen. Es wäre besser gewesen, Sie hätten sich, Christian Mettler, direkt an diese Jugendlichen gewendet. Ihre Aufregung, Christian Mettler, wegen dieser 130 Mails können Sie sich von der Backe putzen. Sie haben sich noch gar nie darüber aufgeregt, Christian Mettler, dass Jugendliche in diesem Kanton 100 bis 150 Bewerbungen schreiben müssen, damit sie überhaupt eine Lehrstelle bekommen.

Die Beratungen werden fortgesetzt.

Marcel Burllet (SP, Regensdorf): So, wie Sie jetzt zu spät hier eintreffen, so verhält es sich auch mit der S-Bahn. Zu spät kommt sie, doch sie kommt. Sie wissen, jeden Werktag pendeln 178'000 Menschen in die Stadt Zürich. Ich hoffe wie Sie, die allermeisten mit dem öffentlichen Verkehr. Seit 1990 hat die Zahl der S-Bahn-Fahrten ab der Stadtmitte von Zürich um satte 82 Prozent zugenommen. Damit werden rund 100'000 Autofahrer auf dem Zürcher Strassennetz abgefangen. Dazu gehört in Zukunft auch die Glattalbahn, Ernst Brunner. Auch dort werden Tausende von Autofahrten ersetzt, damit wir die Strasse frei für die wichtigen KMU-Lieferwagen haben.

Durch den Erfolg des öffentlichen Verkehrssystems kommt es zunehmend auf verschiedenen Strecken zu Kapazitätsengpässen. Sitzplätze werden öfters rar und Mangelware. Mitglieder des Kantonsrates fahren bekanntlich erster Klasse und haben keine Ahnung, wie viele Fahrgäste morgens und abends in der S-Bahn stehen müssen. Manch einer wird sich überlegen, ob er wieder aufs Auto umsteigen soll. Für mehr Sitzplätze braucht es nicht nur neues Rollmaterial, sondern das Problem liegt auch bei der Infrastruktur. So sind Strecken- und Bahnhofausbauten in verschiedenen Regionen nötig. Zu hoffen bleibt, dass die dritte Teilergänzung nicht mit der gleichen Verspätung wie damals die zweite Teilergänzung beendet wird. Allgemein bedaure ich es, dass der Elan der damaligen politischen Führungscrew massiv nachgelassen hat. Der Volkswirtschaftsdirektor ist jetzt nicht hier, aber er kann es dann im Protokoll nachlesen.

Bei der Behebung der bekannten Engpässe im S-Bahn-System ist eine raschere Gangart nötig. Ärgerlich ist, dass die Kantonsratspostulate 212 und 382 des Jahres 2001 auf durchgehenden Halbstundentakt im Wehn- und im Furttal nicht ganz erfüllt werden. Besonders auf der Strecke über Zürich-Seebach via Regensdorf nach Baden haben die Güterzüge massiv zugenommen. Es ist eine stossende Ungerechtigkeit, wenn es nach wie vor Gemeinden gibt, die nur einen Stundentakt haben, währenddem andere Haltestellen alle zehn oder 15 Minuten eine Zugsabfahrt aufweisen. Wir haben es von Willy Germann gehört, CVP, Grüne und SP schlugen vor einem Jahr als Grundsatz mehr als die vom Kantonsrat vorgeschlagenen 10 Prozent Nachfragesteigerung im ÖV vor. Jetzt sind wir im Clinch. Wir alle wissen, dass auch die Nachfragesteigerung des Nachtangebots die kühnsten Erwartungen übertroffen hat. Schliesslich bin ich froh, dass dieses Mal in der KE-VU zur Vorlage 4055 kein grundsätzlich kritischer Einwand erfolgte, auch von niemandem aus der SVP, obwohl es damals nach der Glattalbahn hiess, sie würden nie mehr einer öffentlichen Verkehrsvorlage zustimmen. Die rund 95 Millionen Franken des Kantons sind gut angelegt. Die SBB werden zusätzlich 231 Millionen Franken beisteuern. Die Vorlage verdient einhellige Zustimmung. Ich erwarte einen klaren Entscheid des Kantonsrates.

Luzius Rüegg (SVP, Zürich): Um den Mobilitätsbedürfnissen unserer Bevölkerung Rechnung zu tragen, braucht es den öffentlichen Verkehr wie auch den motorisierten Individualverkehr. Doch beide stossen an vielen neuralgischen Punkten an ihre Kapazitätsgrenzen. Wer nun

glaubt, allein mit dem Ausbau des ÖV unsere Mobilitätsprobleme lösen zu können, befindet sich eindeutig auf dem Holzweg. Es macht ganz einfach keinen Sinn, im Budget 2004 nur den Fonds für den ÖV zu äufnen und dabei den Strassenfonds zu vernachlässigen.

Spätestens bei der Budgetberatung werde ich Sie wieder daran erinnern, dass beide, also der ÖV wie auch der motorisierte Individualverkehr, Geld brauchen, um ihre Kapazitätsengpässe verbessern zu können. Aufgrund der steigenden Passagierzahlen stossen verschiedene S-Bahn-Linien an ihre Kapazitätsgrenzen, was die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs verringert. Die in letzter Zeit häufigen Störungen und Unfälle tragen zusätzlich zu einem Imageverlust bei. Trotzdem verlangen die neuralgischen Punkte des S-Bahn-Netzes nach Verbesserungen.

Thomas Weibel und Marcel Burret, der Vorlage 4055 ist zu entnehmen, dass mindestens die Hälfte des künftigen Verkehrszuwachses vom öffentlichen Verkehr übernommen wird. Also muss die andere Hälfte der motorisierte Individualverkehr tragen. Wenn wir unsere Mobilitätsbedürfnisse nicht einschränken wollen, müssen wir sowohl für den ÖV wie auch für den motorisierten Individualverkehr die nötigen Gelder sprechen.

Wir werden dem Rahmenkredit von 95,8 Millionen Franken zustimmen, in der Hoffnung, dass Sie zu gegebener Zeit auch dem Kredit für den Stadttunnel sowie für die Fertigstellung der Oberlandautobahn zustimmen werden.

Gabriela Winkler (FDP, Oberglatt): In Zusammenhang mit dieser Vorlage weise ich Sie auf die Abschreibung von drei Postulaten hin, mit der ich nur beschränkt einverstanden sein kann. Es handelt sich einerseits um das Postulat, welches verlangt, dass der Halbstundentakt auf der gesamten S-6 im Furttal vorzunehmen ist. Die Lösung, die die dritte Teilergänzung nun vorsieht, ist in diesem Sinn unbefriedigend, weil die letzte Gemeinde im Kanton beziehungsweise eigentlich die letzten beiden Gemeinden im Kanton, die auf die S-6 angewiesen sind, von dieser Halbstundentaktlösung nicht werden profitieren können. Umgekehrt erwarten die SBB, dass sich die Gemeinde Otelfingen mit einem Millionenbeitrag am Ausbau des Bahnhofs beteiligt. Die Abstimmung steht noch an. Es kann nicht sein, dass es hier keine ähnliche Oberglatterlösung gibt wie bei der Niederweningergeschichte, wo wir es immerhin geschafft haben, in den Stosszeiten zusätzliche Züge zu bekommen. Auf der Furttallinie verkehren vor allen Dingen

Cargozüge. Obwohl das für die Industrie wichtig ist, darf das nicht derart Vorrang geniessen, dass eine einzelne Gemeinde mit ihrem Pendlerstrom hier abgeschnitten und schlechter behandelt wird als andere. Die Möglichkeit, auf Busse umzusteigen, ist nicht gegeben, weil mit der Öffnung der dritten Baregggröbhe die Umfahrung des Gubriststaus durch das Furttal Realität wird.

Ich bitte die Regierung, den beiden Aspekten Halbstundentakt für Niederweningen und Otelfinger-Halbstundentakt die nötige Aufmerksamkeit zu schenken und nicht zuzuwarten, bis allenfalls in einer vierten Teilergänzung Lösungen gefunden werden können. Wir müssen über das hinausgehen, was die dritte Ausbautappe hier vorsieht.

Reto Cavegn (FDP, Oberengstringen): Die Kommissionspräsidentin hat detailliert erläutert, was in welchen Korridoren investiert werden soll. Es wird dort investiert, wo es notwendig ist. Wenn die Kapazitätsengpässe nicht behoben werden, ist das Gesamtverkehrssystem gefährdet. Das gilt auch für den Privatverkehr. Es ist unbestritten, der Wirtschaftsstandort Zürich braucht funktionierende Verkehrsinfrastrukturen. Mit der Vorlage der dritten Teilergänzung kommen wir diesem Ziel näher, zumindest im Bereich des öffentlichen Verkehrs. Einmal mehr entwickeln wir die Infrastrukturen des öffentlichen Verkehrs, wie es sich gehört. Das ist gut so. Gleiches würden wir uns aber auch für den privaten Verkehr wünschen, denn auch dort hat es dringenden Nachholbedarf. Doch die vorliegende Vorlage ist das falsche Turngerät, diese Ungerechtigkeit jetzt zu kompensieren.

Aus diesem Grund gibt es ein klares Ja der FDP.

Lorenz Habicher (SVP, Zürich): Das Wohl des Wirtschaftsstandortes Zürich liegt uns allen am Herzen. Das merkt man bei dieser Vorlage, die gesamtheitlich eine gute Vorlage ist.

Zwei grundsätzliche Bemerkungen. Erstens: Die heutige Situation auf dem S-Bahn-Netz mit Verspätungen, Vorfällen und Unfällen ist sehr unbefriedigend. Über diese Vorlage den ZVV zu strafen, wäre aber falsch, da der ZVV nicht Verursacher, sondern auch Geschädigter ist.

Zweitens, ein spezieller Hinweis: Für den Doppelspurausbau der SZU-Strecke im Bereich Zürich-Giesshübel–Saalsporthalle und für den Ausbau der Haltestelle Saalsporthalle stellen wir 21,6 Millionen Franken ein. Diese Doppelspur und der Ausbau der Haltestelle wären am falschen Ort investiert, wenn wir die nächste Vorlage gutheissen

würden. Die SVP ist bereit, in die dritte Teilergänzung der S-Bahn zu investieren. Wir lehnen aber die nächste Vorlage klar ab. Da lassen wir nicht mit uns reden.

Abschliessend zum Grundsatzentscheid der SVP-Fraktion: Auch im motorisierten Individualverkehr muss etwas bewegt werden. In kleinen Schritten mit verschiedenen Projektierungen geht es in diesem Bereich zaghaft vorwärts. Wir anerkennen diese kleinen Schritte und machen einen Schritt zur Zusammenarbeit. Wir erwarten aber auch die Unterstützung der anderen bürgerlichen Parteien bei Projektierungen im Strassenbau. Das beginnt in der Budgetdebatte dieses Jahres.

Ich bitte Sie, die dritte Teilergänzung zu unterstützen und das Wohlwollen der SVP-Fraktion nicht zu strapazieren. Wir haben einen Schritt gemacht. Wir erwarten, dass Sie auch einen tun.

Sabine Ziegler (SP, Zürich), Präsidentin der KEVU: Ich habe sehr interessiert den diversen Voten zugehört. Ich will zwei Bemerkungen machen.

Einerseits ist es jetzt nicht richtig, die Vorlage 4055 sozusagen als Trittbrettvorlage zu nutzen, um seine eigenen Kernthemen wieder hochzulassen. Die Themen Strassenfonds, ÖV-Fonds et cetera gegeneinander auszuspielen, wäre hier der falsche Ort. Die KEVU hat einstimmig über alle Parteien die Vorlage gutgeheissen. Wir haben ihr wirklich auf den Zahn gefühlt. Es ist nicht so, dass wir telquel herausgeworfenes Geld hätten. Wir haben wirklich gemerkt, dass es eine vernünftige, ausgewogene und breite Vorlage ist.

Ich gehe noch auf die Benchmark-Tagung der ZKB ein, welche vor zwei Wochen im Technopark stattgefunden hat. Im Vergleich zu anderen Metropolen steht Zürich da an einer der obersten Stellen. Wieso? Weil der Anschluss des öffentlichen Verkehrs so hochwertig ist. Weil unsere Bewohner und Bewohnerinnen zeitgerecht pendeln können, um zum Ziel kommen und ihre Arbeitsplätze auch innert vernünftiger Frist erreichen. Auch – das ist die grosse Knacknuss, da haben wir beim ZVV erste Schritte gesehen – der ZVV hat erste Ansätze im Bereich des Freizeitverkehrs gemacht. Dieser Punkt wurde im Rahmen der Benchmark-Studie als positiv bewertet.

Aber, jetzt verkneife ich es mir nicht, die ganze Aktion der dritten Teilergänzung geht nicht, wenn nicht der Kanton Zürich und jeder Einzelne und jede Einzelne in diesem Raum ganz klar ein Signal in

Richtung Bern schickt, dass wir zeitgerecht den Durchgangsbahnhof bauen müssen, weil das nicht nur dem Kanton Zürich dient, sondern der ganzen Region und der ganzen Ostschweiz.

Regierungsrat Ruedi Jeker: Ich freue mich natürlich, dass diese Vorlage in diesem Rat nicht nur kritisch, sondern auch so positiv aufgenommen wird. Mobilität betrifft uns alle, sei es auf der Strasse, auf der Schiene oder auch in der dritten Dimension, in der Luft. Heute sprechen wir über eine Schlüsselinfrastruktur auf der Schiene. Das S-Bahn-Netz ist das dichtest befahrene Netz auf der ganzen Welt. Die Schienen des S-Bahn-Netzes werden auch mit den Zugkompositionen des interregionalen und sogar internationalen Verkehrs überlagert. Darum muss man zu diesen Infrastrukturen Sorge tragen, vor allem wenn man an die Kapazitätsgrenzen kommt. Hier stehen wir an. Darum bin ich froh, dass Sie auch kritische Gedanken und Voten eingebracht haben. Ich bin überzeugt, dass unsere Medien das Richtung Bern genügend einbringen werden. Wenn ich in Bezug auf die Bahninvestitionen im Kanton Zürich auf die letzten drei Jahre zurückblicke, dann ist das nicht bescheiden. Wir werden rund 2 Milliarden kantonale und Bundesfranken investieren. In diesem Sinn werden auch die Region Zürich und die Region Ostschweiz mit diesem Ausbauprojekt – ich denke an die Nachbarkantone – gut bedient.

Zum Teil der S-Bahn im nationalen Schienennetz: Wir haben von den verschiedenen Fachorganisationen und Kommissionen im öffentlichen Verkehr, also die KöV-Region Zürich und Ostschweiz, eine ganz klare Vernehmlassungshaltung Richtung Bern und Bund geschickt, nicht nur zu den SBB. Für den HGV werden wir uns natürlich, Willy Germain, nicht nur für die Gotthard- oder die NEAT-Achse einsetzen, sondern diese Investitionen und die Probleme liegen auch auf der Ost-Westverbindung. Darum stehen unsere Nachbarkantone – dafür bin ich dankbar – einhellig zu unseren «Zürcher Interessen». Was nützt es, nach München oder Stuttgart zu kommen, wenn man in Zürich nicht durchkommt. Darum wird sich die Regierung nach wie vor dafür einsetzen. Wir haben das schon gemacht. Wir sind Frühaufsteher und darum auch schon in Bern gewesen.

Wir werden uns dafür einsetzen, dass der Durchgangsbahnhof – das ist immer noch unser Ziel, auch wenn Sie andere Jahreszahlen lesen können – 2012 – da möchte ich gerne noch dabei sein – eingeläutet wird. Darum werden wir an diesem Datum festhalten. Die Arbeiten laufen weiter. Die Kritik, die ich gehört habe, dass man mit der dritten

Ausbauetappe der S-Bahn zu spät kommt, das nehme ich so hin, weil auch hier die Arbeiten gemacht wurden. In der Projektierung ist man weitergegangen. Wir können den Endtermin 2007, so wie es heute aussieht, entsprechend einhalten.

Herzlichen Dank für Ihre Unterstützung, aber auch für Ihr Augenmerk auf das Hochhalten des Qualitätsstandards. Hier brauchen wir die Unterstützung aus den Regionen und aus dem Parlament. Diese Qualität werden wir bei den SBB abholen. Wir sind nicht darauf aus, irgendjemanden zu bestrafen. Lorenz Habicher kann auch nicht den ZVV bestrafen, wie er gesagt hat. Sie würden die Bevölkerung bestrafen, wenn man diesem Kredit nicht zustimmen würde. Ich habe natürlich mit Freude festgestellt, dass auch bei Lorenz Habicher die Mobilität eingezogen ist und er fast eine biblische Grösse erreicht hat, indem er vom Saulus zum Paulus geworden ist. Das freut mich als Volkswirtschaftsdirektor natürlich.

Ich danke ganz herzlich der KEVU und ihrer Präsidentin für die kritische, aber sehr konstruktive Begleitung. Ich bedanke mich bei den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern, vor allem auch beim ZVV und Direktor Franz Kagerbauer für diese Unterstützung. Ihnen danke ich für die Zustimmung zu diesem Kredit.

Eintreten,

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

Detailberatung

Titel und Ingress

Keine Bemerkungen; genehmigt.

I. bis VII.

Keine Bemerkungen; genehmigt.

Schlussabstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 154 : 2 Stimmen, der Vorlage 4055 gemäss Antrag von Regierungsrat und vorberatender Kommission zuzustimmen.

Abschreibung von Vorstössen

Ratspräsident Ernst Stocker: Regierungsrat und vorberatende Kommission beantragen, die Postulate KR-Nr. 212/2001, 246/2001 und 382/2001 als erledigt abzuschreiben.

Ein anderer Antrag wird nicht gestellt.

Die Postulate KR-Nr. 212/2001, 246/2001 und 382/2001 werden abgeschrieben.

Das Geschäft ist erledigt.

10. Realisierung der SZU-Haltestelle Hürlimann-Areal

Antrag des Regierungsrates vom 2. April 2003 zur Behördeninitiative KR-Nr. 288/2001 und geänderter Antrag der KEVU vom 8. Juli 2003, **4061a**

Sabine Ziegler (SP, Zürich), Präsidentin der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt (KEVU): Wir haben hier eine Biergeschichte. Auf dem Hürlimann-Areal entstehen zurzeit Wohnungen für 500 Personen sowie 900 Arbeitsplätze. Es sollen kommerzielle Nutzungen, die gegen 1000 Kunden anziehen, entstehen. Das Hürlimann-Areal reiht sich in die Riege der umgebauten Areale oder neuen Nutzungsflächen ein, die wir im so genannten Rossgürtel Zürich haben. Zu den grossen Anlagen – ich denke diese kennen Sie bestens – wie Zentrum Zürich-Nord, Zürich-West, Leutschenbach, aber auch Sihl-City, kommt jetzt die Biergeschichte auf dem Hürlimann-Areal.

Der Gemeinderat der Stadt Zürich reichte am 11. September 2001 eine Behördeninitiative ein, die er einstimmig überwiesen hat. Ich mahne, dass im Gemeinderat der Stadt Zürich die ähnlichen Parteien sind wie hier im Kantonsrat. In der Behördeninitiative ersuchte er den Kanton, eine SZU-Haltestelle Hürlimann-Areal zu errichten. Die technische Machbarkeit sei überprüft worden und gegeben. Bei der Genehmigung des Gestaltungsplans, das war im Rahmen der Debatte im Gemeinderat, sei die gute ÖV-Erschliessung durch eine SZU-Haltestelle eines der wichtigsten Argumente gewesen, wieso man im Gemeinderat damals überhaupt dem Gestaltungsplan zugesprochen hat. Das sind die Fakten.

Die Initiative wurde am 17. Dezember 2001 im Kantonsrat vorläufig unterstützt. Mit Beschluss vom 2. April 2003 erstattet der Regierungsrat Bericht und beantragt dem Kantonsrat, die Initiative nicht definitiv zu unterstützen. Die KEVU hat das Anliegen der Stadt Zürich sehr ernst genommen und die Möglichkeit intensiv und kontrovers diskutiert. Neben einer Anhörung des Stadtrates wurden auch die Bauherren um eine Stellungnahme ersucht. Hier holte man hauptsächlich die Antwort ein, wie sie zu einer Mitfinanzierung stehen würden und wie sie mit oder ohne Haltestelle Hürlimann-Areal mit dem Parkplatzregime umgehen würden. Hauptstreitpunkt der Kommission war die Einschätzung, ob das Hürlimann-Areal mit dem heutigen ÖV-Angebot genügend erschlossen sei oder nicht. Der Regierungsrat und die Mehrheit der Kommission vertraten die Ansicht, dass die Bahnerschliessung mit einer Distanz von maximal 650 Metern zum nächsten Bahnhof, also in Richtung Bahnhof Enge, und die Tram- und Buser-schliessung, die die im Gesetz definierten 400 Meter Luftlinie an keiner Stelle überschreitet, genüge, um nicht einen zusätzlichen störenden Verkehr im Bereich des Hürlimann-Areals, welches doch eher zentralstädtisch liegt, zu machen.

Ganz anderer Meinung war die Minderheit der Kommission. Die ÖV-Erschliessung sei eindeutig ungenügend. Es brauche schnelle, attraktive Verbindungen, insbesondere vom und zum Hauptbahnhof. Irgend-eine Buslinie, das sei der Bus 61, die womöglich nicht mal direkt zum Stadtzentrum führe, reiche nicht aus. Hier haben wir ganz klare Aussagen des Direktors vom Tiefbau- und Entsorgungsamt bekommen, dass die Buslinie, die da vorgesehen wird, von der Stadt Zürich hauptsächlich im Stau stecken würde. Die schnelle Verbindung Hürlimann-Areal zum Hauptbahnhof gewährleistet gar nicht, dass dies zeitgerecht gemacht wird. Der Regierungsrat konnte die Mehrheit der KEVU davon überzeugen, dass die ÖV-Erschliessung ausreichend sei und der Bau einer SZU-Haltestelle unverhältnismässig wäre. Die vom Regierungsrat berichteten Varianten vom Halt der S-4, der S-10 oder beiden, die Investitionen zwischen 3,7 und 27 Millionen Franken verursachen würden, waren der Mehrheit der Kommission zu viel, vor allem weil die günstige Variante eine Aufhebung der bestehenden Haltestelle Giesshübel bedeuten würde. Dies wollte aber eigentlich niemand. Die Variante mit der zusätzlichen Haltestelle Hürlimann würde 15,5 respektive 27 Millionen Franken kosten. Wir hatten insgesamt vier Varianten, die wir prüfen konnten.

Die Minderheit der Kommission schloss sich den Äusserungen der Stadt Zürich an. Einerseits sei die Definition der genügenden Erschliessung bei der Luftdistanz von 400 Metern, insbesondere im städtischen Gebiet zu überdenken, und andererseits sei das publikumsintensiv genutzte Areal dringend mit öffentlichem Verkehr zu erschliessen. Sie wissen, dass man auf dem Hürlimann-Areal zurzeit einen so genannten Aquipark erschliessen will. Das ist so etwas wie ein Wasser-Wunderland, wo man sich in irgendwelchen mit Wasser gefüllten Biertanks mit Schnorcheln und Flossen bewegen kann. Das wird wirklich eine attraktive Geschichte. Aber anscheinend will man diesen Freizeitverkehr nicht mit dem öffentlichen Verkehr erschliessen. Nein, da ist wieder der Bus oder leider der motorisierte Individualverkehr vorgesehen.

Trotzdem, die klare Mehrheit schloss sich dem Regierungsrat an und spricht sich gegen die Unterstützung der Behördeninitiative aus. Die Minderheit der KEVU stellt den Antrag, die Behördeninitiative definitiv zu unterstützen. Ende der Biergeschichte.

Minderheitsantrag Thomas Weibel, Peter Anderegg, Marcel Burlet, Ruedi Lais und Sabine Ziegler:

I. Die Behördeninitiative KR-Nr. 288/2001 des Gemeinderates Zürich betreffend Realisierung der SZU-Haltestelle Hürlimann-Areal wird definitiv unterstützt.

Thomas Weibel (Grüne, Horgen): Sie haben gehört, der Zürcher Gemeinderat hat uns am 11. Juni 2001 die Behördeninitiative einstimmig überwiesen. Die SZU-Haltestelle im Hürlimann-Areal, über die wir sprechen, war immer Bestandteil der Erschliessungsplanung. Schon früh wurden deshalb auf privater Ebene über die Parkplatzbewirtschaftung und andere flankierende Massnahmen in dieser Gegend Verträge ausgehandelt und abgeschlossen. Damit und nur damit kann sichergestellt werden, dass der motorisierte Individualverkehr durch diese Überbauung nur marginal anwachsen wird. Das funktioniert aber nur, wenn wir ein funktionierendes Feinverteilungsnetz im öffentlichen Verkehr betreiben können. Dazu brauchen wir diese SZU-Haltestelle. Auch der Zürcher Stadtrat stützt diese Meinung. Die Alternative mit der Buslinie 66 bis Sihlporte oder allenfalls verlängert bis zum Hauptbahnhof, die von der Stadt ausgearbeitet worden ist, ist, wie die Präsidentin bereits ausgeführt hat, keine echte Alternative. Sie ist untauglich, da der Bus im Stau stecken bleibt. Wichtig ist, es

braucht einen guten Zubringer vom Hauptbahnhof und vom Flughafenbahnhof. Das ist mit der Sihltalbahn möglich. Wie attraktiv eine derartige Verbindung ist, habe ich diese Woche von unserer alt Ständerätin Vreni Spoerry gehört, welche von Horgen jeweils mit dem Auto in den Raum Giesshübel gefahren ist, dort das Auto parkiert hat, und vom Bahnhof Giesshübel mit, wie sie sagt, sehr guten öffentlichen Transportmitteln nach Bern gereist ist. Klammern wir diesen Teil von Horgen–Giesshübel aus, dann kommen wir zum Angebot, welches wir den Einwohnern und den Arbeitenden auf dem Hürlimann-Areal bieten wollen und bieten müssen. Es handelt sich um eine Investition in die Zukunft eines des am zentralsten gelegenen Entwicklungsgebietes, das die Stadt Zürich in letzter Zeit noch aktivieren konnte.

Brechen wir nicht einen Stein aus dem Erschliessungsmosaik für dieses Areal und gefährden dadurch die gesamte Entwicklung des Areals. Sagen wir deshalb Ja und unterstützen die Behördeninitiative definitiv.

Christoph Holenstein (CVP, Zürich): Als Vertreter aus dem Gebiet Zürich-Süd nehme ich zur vorliegenden Vorlage gerne Stellung. Tatsache ist, dass sich Zürich-Süd in den kommenden Jahren sehr stark entwickeln wird. Nicht weit vom Hürlimann-Areal entfernt wird ein noch viel grösseres Projekt namens Sihl-City realisiert. Neuer Wohn-, Arbeits- und Dienstleistungsraum entsteht. Dadurch steigt die Nachfrage nach öffentlichem Verkehr in dieser wichtigen Region der Stadt Zürich stark an. Das Problem des Hürlimann-Areals ist nicht in erster Linie die Haltestelle Hürlimann-Areal, sondern die Umgebung und deren Gestaltung. Der Bahnhof Giesshübel ist nämlich nicht weit entfernt, aber für Fussgängerinnen und Velofahrende zurzeit nur sehr umständlich erreichbar. Es braucht hier auf jeden Fall bessere und sichere Wegverbindungen. Zudem muss der Bahnhof Giesshübel unbedingt attraktiver gestaltet und als Drehscheibe des öffentlichen Verkehrs konzipiert werden. Der Bahnhof Giesshübel sollte direkte Umsteigemöglichkeiten zur Trolleybuslinie 33, die eine Querverbindung darstellt, und zur Üetlibergbahn S-10 anbieten können. Das künftige Areal Sihl-City, welches ebenfalls viele Besucher anziehen wird, ist auch nur wenige Schritte vom Bahnhof Giesshübel entfernt. Eine entsprechende Aufwertung dieses Bahnhofs und seiner Umgebung rechtfertigt sich daher. Aber, um die Umgebung wirklich attraktiver und

lebenswerter gestalten zu können, wäre zudem der Schandfleck Nummer eins in diesem Gebiet, die Sihlhochstrasse, endlich zu entfernen.

Richtung Wiedikon hin wird das Hürlimann-Areal durch die Sihl und die Schienenstränge der SZU abgeschnitten. Es braucht also zwischen dem Hürlimann-Areal und dem Sihlhölzli einen Übergang für Velofahrende und Fussgängerinnen. Das favorisierte Projekt sieht einen Steg über die Sihl und zwei Lifttürme für die Überquerung der SZU-Linien vor. Mit dem Lift hochfahren, das Velo ein paar Meter weiter schieben, mit dem Lift wieder hinunter fahren, für mich als Velofahrer ist ein solcher Übergang nicht gerade attraktiv. Schade, dass es nicht einfach einen ganz normalen Bahnübergang mit Barriere gibt.

Schliesslich liegt auch der Bahnhof Wiedikon nicht allzu weit vom Hürlimann-Areal entfernt. Aber, wer möchte schon jeden Tag entlang der dicht befahrenen Stadtautobahn vom Sihlhölzli Richtung Bahnhof Wiedikon gehen? Ich hoffe, dass die Regierung nicht nur die Luftlinie gemessen hat, sondern diese Wegstrecke schon selber einmal zu Fuss oder mit dem Velo zurückgelegt hat.

Mit und ohne Hürlimann-Haltestelle bleibt in diesem Gebiet, in Zürich-Süd, noch viel zu tun. Die Einwohnerinnen warten schon seit Jahrzehnten auf eine Verbesserung ihres Wohn- und Lebensraums.

Willy Germann (CVP, Winterthur): Im Namen der CVP-Fraktion bitte ich Sie, dem Antrag der Regierung zuzustimmen.

Was die Behördeninitiative und der Minderheitsantrag verlangen, steht mit der vorherigen Vorlage im Widerspruch. Da hat Lorenz Habicher ausnahmsweise Recht. Der Minderheitsantrag hat mit der Forderung des öffentlichen Verkehrs überhaupt nichts zu tun, im Gegenteil. Er hat sehr wohl aber mit einer Entlastung der Stadt Zürich zu tun. Sicher, rein theoretisch könnte man an allen S-Bahn-Linien im Stadtgebiet Zürich jeden zweiten Kilometer eine Haltestelle bauen. Aber jede Haltestelle im innerstädtischen Raum würde sehr viel Geld binden, das andernorts wirkungsvoller eingesetzt werden könnte. Das ist der eine Punkt. Das Kosten-Nutzenverhältnis wäre schlecht. Das gilt übrigens für ähnliche Anliegen in Winterthur. Mehr dazu bei Traktandum 13.

Beim Hürlimann-Areal würden wahrscheinlich nicht wenige Bahnkunden die S-Bahn benützen. Das gebe ich zu. Weit mehr Bahnkunden aus dem Sihltal müssten wegen eines zusätzlichen Halts Nachteile

in Kauf nehmen. Auch betrieblich würden Risiken provoziert. Die Umlaufzeiten wären zu knapp. Die Strecke wäre störungsanfälliger oder dann müssten die Umlaufzeiten verlängert werden, was enorme Kosten auslösen würde: mehr Züge, mehr Personal und auch bauliche Massnahmen. Es ist klar, dass eine bessere Erschliessung des Hürli-mann-Areals dringend nötig ist. Da muss ich die Kommissionspräsidentin korrigieren. Die Kommissionsmehrheit hat nicht gesagt, die Erschliessung sei heute genügend. Aber die Erschliessung ist in erster Linie Sache der Stadt Zürich. Es handelt sich bei diesen Distanzen zu den bestehenden Haltestellen um reinen Feinverteilterverkehr; Feinverteilterverkehr unter anderem auch mit Schnellbussen zum Hauptbahnhof. Wenn Kapazitätsprobleme auf den Strassen bestehen, ist vor allem auch wieder die Stadt Zürich gefordert. Es ist ganz klar an die Adresse der Grünen, dass die Stadt bei der Bewilligung von Zielparkplätzen in diesem Areal restriktiv sein muss, weil das Strassennetz in der Spitze keine Kapazitätsreserven mehr aufweist. Eine Nötigung zu konstruieren, wer gegen die Haltestelle sei, sei für mehr Zielparkplätze, ist völlig deplaziert. Vor allem wäre die Stadt gefordert, gerade an dieser topographisch günstigen Lage einen Effort zu Gunsten des platz sparenden Langsamverkehrs zu leisten. Christoph Holenstein hat diese Vorschläge gemacht. Die Stadt ist aber auch raumplanerisch gefordert. Da hat sie bisher wie andere Städte übrigens auch aus städtebaulichen Gründen versagt. Im Richtplan des Kantons wird immerhin vorgegeben, dass insbesondere neben Haltestellen des ÖV verdichtet werden soll. Warum hat die Stadt nicht dafür gesorgt – sie könnte es immer noch tun –, dass in der Nähe der bestehenden Haltestellen zu Gunsten von geringerer Dichte oder Freiräumen in weiterer Distanz zu den bestehenden Haltestellen mehr verdichtet wird? Dichte Umlagerungen also im Rahmen eines Gestaltungsplans mit einer besseren Höhennutzung bei den bestehenden Haltestellen. Einmal mehr ging man davon aus, hohe Dichte gleich schlechte Qualität. Dieses Denken verursacht in Zukunft riesige Probleme mit dem Feinverteilterverkehr, nicht bloss in Zürich.

Peter Anderegg (SP, Dübendorf): Es ist schon unwahrscheinlich, wie Willy Germann Kurven fahren muss, dass er zu einem Nein kommt, vor allem nachdem sein Vorredner sehr stark, zwar nicht gesagt hat in welche Richtung, aber doch relativ stark für eine Haltestelle beim Hürlimann-Areal Stellung genommen hat. Mir ist auch klar, dass man

natürlich nicht die Hürlimann-Haltestelle isoliert betrachten kann, sondern dass man das Gesamtsystem mit dem Giesshübel betrachten muss.

An dieser Stelle werfe ich drei Argumente in die Runde, die meines Erachtens trotzdem für den Minderheitsantrag sprechen. Erstens ist für mich ein öffentliches Verkehrsmittel nicht gleich ein öffentliches Verkehrsmittel. Zweitens ist diese Investition eine Chance für den künftig notwendigen Ausbau Richtung Sihltal. Drittens erhöht der Bau dieser Haltestelle den Druck auf die SZU, endlich die Stromsysteme der beiden Bahnen zu vereinheitlichen.

Zum ersten Argument: Es ist ein grosser Unterschied, welcher Art ein öffentliches Verkehrsmittel ist. Ein Bus ist kein Tram oder eine Bahn, also ein schienengebundenes Fahrzeug. Das ist zentral, wenn für Wohn- und Arbeitsgebiete im Stadtzentrum ein Verkehrsmittel evaluiert wird. Im Gegensatz zur S-Bahn erachten wir eine Busverbindung ins Zentrum als unattraktiv, ausser man betrachtet es als attraktiv, mit dem Bus im Stau zu stehen. Der Ausbau des Fuss- und Velowegnetzes zu weiteren Haltestellen ist nur eine selbstverständliche Ergänzung. Dabei hilft uns auch die Angebotsverordnung nicht weiter. 750 Meter, 400 Meter oder 300 Meter Stationsabstände. Diese Verordnung ist keine Bibel. Sie soll eine Richtlinie sein. Sie hilft gerade dort nicht weiter, wo man sich in einer Grauzone wie hier bewegt. Wir müssen den öffentlichen Verkehr als System verstehen, das heisst dass eine S-Bahn auf dem Stadtgebiet die Grob- und Feinerschliessung übernehmen muss.

Zum zweiten Argument: Im Antrag suggeriert die Regierung bei der Variantenwahl, dass die Investitionen nur wegen dieser Haltestelle Hürlimann notwendig seien. Diese Argumentation wurde mir auch in der Kommissionsdiskussion nicht klarer. Klar braucht es eine Anpassung bei einer zusätzlichen Haltestelle, vielleicht auch bedingt durch kürzere Stationsabstände. Aber gleich einen Doppelspurausbau in Langnau? Ein Doppelspurausbau für eine Taktverdichtung drängt sich früher oder später ohnehin auf, wenn man die Entwicklungsprognosen auf der Linie S-4 anschaut.

Zum dritten Argument: ACDC, ich meine nicht die Musikgruppe damit, sondern die unterschiedlichen Stromsysteme, Wechsel- oder Gleichstrom. Das ist ein Dauerbrenner, ein hausgemachtes Problem, das die SZU nie konsequent angegangen hat. Was hätten Sie als Knabe oder Mädchen getan, wenn Ihnen der Götti eine Märklin geschenkt hätte und die Gotte eine Trix-Express? Sich wohl möglichst schnell

für ein Stromsystem entschieden. Die Frage der unterschiedlichen Stromsysteme ist natürlich eine Zusatzinvestition in neue Triebfahrzeuge der Üetlibergbahn, aber eine, die im Hinblick auf eine Vereinheitlichung innerhalb eines komplexen S-Bahn-Systems ohnehin getätigt werden müsste. Der Zusatzinvestition beim Rollmaterial stehen dafür Minderkosten bei notwendigen Investitionen in die Infrastruktur gegenüber.

Zusammenfassend sind alle Argumente hingegen nicht zwingend mit der Haltestelle Hürlimann verbunden. Allenfalls provoziert diese Vorlage längst nötige Um- und Ausbauten dieser Strecke.

Letztlich geht es nicht darum, sich für die eine oder andere Variante zu entscheiden, sondern darum, dass der Regierungsrat eine seriöse Kreditvorlage für eine sinnvolle Investition beim öffentlichen Verkehr ausarbeiten kann.

Aus diesen Gründen bitte ich Sie, die Behördeninitiative definitiv zu unterstützen.

Max F. Clerici (FDP, Horgen): Im Rahmen der Sitzungsvorbereitung habe ich mir erlaubt, einen Augenschein auf dem Areal Hürlimann vorzunehmen. Ich habe gesehen, dass diese Wohnungen und Gewerberäume, die anstelle des Lagerhauses erstellt wurden, grösstenteils verkauft und bezogen sind. Ich habe mit Bewohnern gesprochen. Sie haben mir gesagt, die Buserschliessung auf der Seite des Freudenbergs sei ausreichend und sehr angenehm. Eine Zughaltestelle namens Hürlimann-Areal wäre nice to have. Sie brauchen sie nicht.

Ich kann dem sehr exakten Bericht der Regierung nichts beifügen, ausser die Zusammenfassung, die ich gerne zitieren möchte: «Zusammenfassend ist festzuhalten, dass das Hürlimann-Areal bereits heute gut mit S-Bahnen erschlossen ist. Der Bau einer zusätzlichen Haltestelle ist nicht wirtschaftlich und würde trotz teilweise hohen Investitionen keinen Mehrertrag bringen.» Dazu kann man sagen: Diese Behördeninitiative ist gut gemeint, geographisch am falschen Ort und kommt vor allem wirtschaftlich zum falschen Zeitpunkt.

Die FDP-Fraktion hat beraten und beschlossen, dass sich eine definitive Unterstützung nicht lohnt.

Lorenz Habicher (SVP, Zürich): Wir alle und damit auch die KEVU-Minderheit haben die dritte Ausbaustufe unterstützt. Doch gefährden Sie den Punkt II nicht. Dieser Punkt hat seine Berechtigung. Wenn Sie jetzt mit der städtischen und unnötigen Zwängerei beginnen, dann ist der Punkt II der Vorlage 4055 obsolet.

Die S-Bahn ist kein städtischer Feinverteiler. Nach kantonalen Richtlinien genügt die heutige Verkehrserschliessung. Nur die Stadt möchte wieder einmal mehr. Wenn sie das will, dann soll sie es machen und bezahlen, aber bitte nicht auf dem S-Bahn-Netz.

Zur Stellungnahme der Bauherrschaft, die von der Kommissionspräsidentin angesprochen worden ist: Nach mehrmaliger Anfrage der Kommission wurde eine Stellungnahme abgegeben. Diese entspricht in der Art und Weise einer Gleichgültigkeit, dass sie gar nicht mehr ins Gewicht fallen kann. Ich glaube, die Bauherrschaft hat dieses Ansinnen schon lange aufgegeben. Nur ein kleiner Teil, die Minderheit der Kommission, findet das noch interessant, um es weiter zu verfolgen. Wie Max Clerici gesagt hat, ist es wünschbar, aber weder nötig noch finanzierbar. An diesem Ansinnen ist sogar die SZU nicht interessiert. Die Unternehmung, die diese Linie betreibt, ist nicht interessiert. Sie wollen trotzdem so etwas fördern. Das versteht natürlich niemand mehr.

Zu Peter Anderegg: Mit dem Bus im Stau stehen. Das habe ich als Stadtzürcher Kantonsrat natürlich genüsslich gehört. Ihre Partei ist diejenige, die den Stau verursacht. Ihre Partei verhindert den Verkehrsfluss. Ihre Partei möchte überall sperren, Parkplätze aufheben und verhindern. Ihre Partei ist die Neinsager-Partei im städtischen Strassenverkehr. Nun wundern Sie sich, dass der Bus auch im Stau stehen bleibt. Schauen Sie sich die Verkehrssituation einmal an. Ihre Partei würde gut daran tun, die SVP in Strassenfragen manchmal zu unterstützen, damit auch der Bus profitieren kann.

Ich glaube, es ist klar, die SVP-Fraktion unterstützt diese Behördeninitiative nicht definitiv. Ich bitte Sie, das Gleiche zu tun.

Kurt Schreiber (EVP, Wädenswil): Zuerst meine Interessenbindung: Ich bin Präsident des Vereins zur Förderung des öffentlichen Verkehrs im Kanton Zürich. Ich bin gegen die Behördeninitiative.

Sie werden sich nun wundern, weshalb. Der Grund liegt darin, dass Zürich mit den öffentlichen Verkehrsmitteln wesentlich besser erschlossen ist als manche Landgemeinde im Sihltal. Wie praktisch,

dass es alle 300 Meter eine Haltestelle hat. Das konnten Sie in letzter Zeit in einer Plakataktion in Zürich lesen. Das ist sehr praktisch, nur frage ich mich dann, was die Leute in Adliswil oder Langnau sagen, wenn dank der Praxis, die noch mehr verfeinert wird, ihre Anschlüsse an den Fernverkehr verlustig gehen. Das ist beispielsweise die Konsequenz, wenn diese Haltestelle Hürlimann realisiert wird. Wir haben in Feinarbeit – da war ich auch nicht ganz unschuldig daran – dafür gesorgt, dass das Sihltal und auch der Üetliberg auf eine vernünftige Art und Weise an den Fernverkehr angeschlossen worden sind. Nun geht man hin und will diesen Erfolg wieder zerstören. Das kann doch nicht die Möglichkeit sein, wie man öffentlichen Verkehr fördert. Ich muss es ganz klar sagen: Die Bahn ist kein Tram, und das Tram ist keine Bahn. Aus diesem Grund muss man der weiteren Erschliessung innerhalb der Stadt Zürich – da möchte ich mich ganz klar ausgedrückt haben, das gilt für Hürlimann und für die Hardbrücke – sehr zurückhaltend sein. Es ist klar, dass Zürich gut erschlossen gehört, eben alle 300 Meter eine Haltestelle. Aber bitte, meine lieben Freunde und Freundinnen aus der Stadt Zürich, denken Sie auch ein bisschen an die Leute, welche weiter draussen wohnen.

Betrieblich gesehen ist die Strecke zwischen Selnau und Hauptbahnhof total ausgelastet. Sie können gerne einmal mit mir kommen und zuschauen, wie diese Züge ein- und ausfahren. Es ist wirklich im Minutenabstand so, dass die Strecke belegt ist. In diesem Sinn kann hier wirklich nichts mehr gemacht wird, wie dies nun von anderer Seite her ausgeführt worden ist.

Ich denke, dass die Haltestelle Giesshübel, welche sich 500 Meter von der Haltestelle Hürlimann entfernt befindet, sicher eine erreichbar Gehdistanz darstellt. Klar müssen diese Zugangswege verbessert und attraktiver gestaltet werden. Ich bin aber überzeugt davon, dass es in der Stadt Zürich Leute gibt, welche dies schaffen werden. Es ist nicht so, dass mit der Haltestelle Hürlimann quasi ein Mosaikstein auf dem S-Bahn-System herausgebrochen ist. Nein, das S-Bahn-System bleibt intakt, wenn die Haltestelle nicht realisiert wird.

Noch ein Wort zum Weg nach Bern von Ständerätin Vreni Spoerry. Schade, dass wir uns nicht früher darüber unterhalten haben. In Horgen gibt es die S-2, welche als Eilzug nach Zürich fährt, mit 12 Minuten Übergang weiter nach Bern. Das klappt bestens. Für das ist es wirklich nicht notwendig, dass sie mit dem Auto in den Giesshübel fährt und dann möglicherweise riskiert, den Zug zu verpassen, weil die Übergangszeit knapp ist. Dann hätte sie es tatsächlich gescheiter

gemacht, wie es ihr Kollege Hans Hofmann tut, indem er sein Auto beim Bahnhof Au abstellt und so nach Zürich gelangt. Das Argument, dass der Bahnhof Giesshübel für das linke Zürichseeufer ein Zubringer nach Bern ist, gilt wirklich nicht.

Ich mag es der Stadt Zürich und ihrer Bevölkerung wirklich gönnen, und ich setze mich dafür ein, dass sie mit dem öffentlichen Verkehrsmittel gut erschlossen werden. Es muss aber nicht immer eine Eisenbahn sein, es kann durchaus einmal ein Tram oder ein Bus sein. Auch diese Verkehrsmittel gehören zum öffentlichen Verkehr und erfüllen ihre Funktion genauso.

Aus diesem Grund bitte ich Sie, der Behördeninitiative nicht zuzustimmen.

Thomas Heiniger (FDP, Adliswil): Ich gebe Ihnen vorweg meine Interessenbindung bekannt: Ich bin Verwaltungsrat der SZU.

Die SZU ist ein modernes Unternehmen. Sie setzt sich für ihre Fahrgäste ein. Sie ist kundenfreundlich. Dennoch lehnt die SZU die zusätzliche Haltestelle ab.

Wer die Linienführung der SZU kennt und tatsächlich auch mit dieser Bahn fährt, weiss, dass es kein durchwegs ausgebautes Doppelspurssystem gibt. Wer einen 10-Minuten-Takt, wie er heute in der Stosszeit angeboten wird, aufrecht erhalten will, ist darauf angewiesen, bei zusätzlichen Haltestellen entweder einen zusätzlichen Ausbau auf der ganzen Strecke vorzunehmen oder bestehende Haltestellen aufzugeben. In Frage kommt konkret nur die Station Giesshübel. Diese will man behalten. Abklärungen der SZU haben ergeben, dass der Weiterausbau für diese Haltestelle 37 Millionen Franken kostet. Die Kosten-Nutzenrechnung geht bei 37 Millionen Franken für die zusätzliche Haltestelle nicht auf. Mit einem Bruchteil der Mittel ist es möglich, die besseren Fussgänger- und Fahrradverbindungen heranzuführen. Diese sind nötig. Sie genügen aber auch, um das Ziel, nämlich eine geordnete, gute Anbindung der Bewohnerinnen und Bewohner und der Geschäftstätigen im Bereich der neuen Hürlimann-Überbauung sicherzustellen.

Ich bitte Sie, dem Kommissionsantrag zu folgen.

Esther Guyer (Grüne, Zürich): Lorenz Habicher, Sie haben gar nichts von unserer Verkehrspolitik begriffen. Ich erwarte das auch nicht. Trotzdem sage ich es noch einmal. Wenn Lorenz Habicher strahlt,

weil wir jetzt selber zugeben, dass die Busse im Stau stehen, ist die Massnahme natürlich die, dass all diese Autos gar nicht in die Stadt fahren. All diese Autos, die mit nur einem «Mannsgöggel» besetzt sind und die verstopften Strassen veranlassen, können draussen bleiben.

Max Clerici hat eines meiner Lieblingsargumente gebraucht. Er kennt Leute im Areal, die sagen, es sei alles da, sie brauchten nichts. Max Clerici, ich habe mit den anderen gesprochen. Ich kenne auch Leute da. Diese sagen das Gegenteil.

Wenn wir hier eine Haltestelle brauchen, dann heisst es doch nicht, dass wir dafür das Land benachteiligen wollen. Es geht nicht um entweder–oder. Das kann nicht unsere Diskussion sein. Es geht hier aber um Stadtentwicklung. Diese Stadt steht nicht still. Es entstehen neue Quartiere. Diese müssen auch mit dem öffentlichen Verkehr angebunden werden. Es geht darum, dass die Arbeitsplätze und die Leute, die da sind, mit dem öffentlichen Verkehr kommen und da eine gute Erschliessung stattfindet.

Darum sind wir für den Minderheitsantrag Thomas Weibel.

Regierungsrat Ruedi Jeker: Wie so oft ist das vermeintlich Bessere der Feind des Guten. Ich bringe dieses Bild hier an, weil es nicht darum gehen kann, dass man die S-Bahn zum Feinverteiler – nehmen Sie mir den Ausdruck nicht übel – verkommen lassen darf. Gerade hier muss es heissen: Was im Grundsatz falsch ist, kann auch im Detail nicht richtig sein. Darum müssen wir der S-Bahn Sorge tragen für die Groberschliessung. Wir erleben es jetzt fast täglich – leider, muss ich sagen –, dass wir zum Teil im Netz an die Kapazitätsgrenzen stossen. In diesem Sinn müssen wir die Feinverteilung von der Groberschliessung fernhalten. Es darf auf dem öffentlichen Verkehrsnetz nicht passieren, was vielfach im Raum Zürich beim Nationalstrassenbau passiert ist, dass man nämlich die Autobahn gleich auch noch als Quartiererschliessung im Netz einsetzen will.

Peter Anderegg, in diesem Sinn hat die Regierung die Behördeninitiative seriös geprüft. Wir brauchen keine Kreditvorlage, um eine Aufgabenstellung seriös prüfen zu können.

Ich bitte Sie mit dem Regierungsrat, die Behördeninitiative der Stadt Zürich nicht zu unterstützen.

Abstimmung über die definitive Unterstützung

Der Minderheitsantrag Thomas Weibel wird dem Antrag von Regierungsrat und vorberatender Kommission gegenübergestellt. Der Kantonsrat beschliesst mit 85 : 62 Stimmen, die Behördeninitiative nicht definitiv zu unterstützen; sie gilt somit als abgelehnt.

Das Geschäft ist erledigt.

11. Massnahmen des Regierungsrates zur Bekämpfung und Ablehnung des Staatsvertrags betreffend Luftverkehr mit Deutschland

Bericht und Antrag des Regierungsrates vom 2. April 2003 zum dringlichen Postulat KR-Nr. 91/2002 und gleich lautender Antrag der KEVU vom 1. Juli 2003, **4062**

Gemeinsame Behandlung mit dem folgenden Traktandum 12.

12. An- und Abflugrouten während allfällig erweiterter Nachtsperrung über Süddeutschland

Bericht und Antrag des Regierungsrates vom 16. April 2003 zum dringlichen Postulat KR-Nr. 124/2002 und gleich lautender Antrag der KEVU vom 19. August 2003, **4068**

Sabine Ziegler (SP, Zürich), Präsidentin der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt (KEVU): Ich werde zwei Voten vorlesen, einerseits zu 4062 und andererseits zu 4068.

Wir haben schon in den vorangehenden Vorlagen über die Kommunikation und den Druck gesprochen, den der Kanton Zürich in Richtung Bern machen soll, und zwar hauptsächlich auf der Ebene des öffentlichen Verkehrs und dem Verkehrsträger Schiene.

In der Vorlage 4062 haben wir wiederum und ganz klar definiert den Auftrag, dass der Kanton Zürich bei den Eidgenössischen Räten vor spricht, dass man den Staatsvertrag verhindern soll.

Das am 18. März 2002 eingereichte und am 6. Mai 2002 als dringlich erklärte Postulat fordert den Regierungsrat auf, bei den Eidgenössischen Räten darauf einzuwirken, den Staatsvertrag abzulehnen. Der

Regierungsrat erstattete am 2. April 2003 Bericht zu diesem Anliegen. In der Zwischenzeit hat die Aufforderung an Brisanz verloren. Wir wissen, wieso. Der Staatsvertrag mit Deutschland ist, zur Freude der einen, teilweise zum Leid der anderen – vielleicht sind auch die Freudigen von einst die Leidenden von heute, vielleicht sind die Leidenden von einst die Freudigen von heute, wer weiss, es ist wirklich eine grosse Verwirrung um das Thema – nicht zu Stande gekommen.

Der Antrag des Regierungsrates, das dringliche Postulat als erledigt abzuschreiben, löste angesichts dieser Tatsache in der Kommission keine heftigen Diskussionen aus. Das ist logisch. Die in der Stellungnahme des Regierungsrates festgehaltenen Ansichten zu den Vor- und Nachteilen des Staatsvertrags für die Schweiz und den Kanton Zürich wurden bei weitem nicht von allen Kommissionsmitgliedern geteilt. Bei der Konstituierung der neuen Kommission haben wir uns wirklich in ein schönes Thema hineingeben können, bei dem die unterschiedlichen Parteihaltungen, die wir in unserer alltäglichen Ratsarbeit kennen, auch zum Vorschein gekommen sind.

Dennoch empfiehlt die KEVU einstimmig, das Postulat als erledigt abzuschreiben. Diese Einstimmigkeit ist kein Ausdruck, dass die Einschätzung des Regierungsrates einhellig geteilt wird. Nein, sie zeigt lediglich die Einsicht, dass der Vorstoss eindeutig überholt ist. Das passiert ab und zu, wenn die Vorstösse ein bisschen lange zu warten haben. Das Problem hingegen bleibt ungelöst. Wir können nur wünschen, dass die Bestrebungen, die jetzt im Rahmen des Mediationsverfahrens unternommen werden, positive Resultate erzielen.

Jetzt gehe ich zur Vorlage 4068, zum Thema An- und Abflugrouten während der allfällig erweiterten Nachtsperre über Süddeutschland. Das dringliche Postulat von Heinz Jauch, Bruno Walliser und Richard Hirt vom 10. Juni 2002 ersucht den Regierungsrat, alle zur Verfügung stehenden Mittel zu ergreifen, dass die Nordanflüge auf den Zürcher Flughafen auch dann erfolgen können, wenn über dem süddeutschen Gebiet eine erweiterte Nachtflugsperrre in Kraft treten sollte. Mit Antrag vom 16. April 2003 beantragt der Regierungsrat, das dringliche Postulat als erledigt abzuschreiben.

Die Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt befasste sich in zwei Sitzungen mit der Vorlage und kam schliesslich zum einstimmigen Beschluss, dem Antrag des Regierungsrates zu folgen. Die Idee, die mit dem Vorstoss verfolgt wird, ist die schnelle Einführung des gekröpften Nordanflugs. Plötzlich ist das die neue Lösung, wie man

das machen kann. Der gekröpfte Nordanflug, wir werden das vermutlich von Regierungsrat Ruedi Jeker hören, hat viele Väter und Mütter, er liegt aber schon mindestens zwei bis drei Jahre in der Luft.

Mit dieser Anflugvariante könnte der Flughafen Zürich von Norden her angefliegen werden, ohne dass die süddeutschen Gebiete in Anspruch genommen würden. Das wäre logisch und für den Kanton Zürich sehr sinnvoll. Die Sachverständigen aus der Volkswirtschaftsdirektion und insbesondere der Volkswirtschaftsdirektor konnten der Kommission aber glaubhaft darlegen, dass ein solches Anflugregime für die grosse Menge der Anflüge technisch nicht auf die Schnelle realisiert werden kann. Es ist so, dass heute die gekröpften Nordanflüge nur im Sichtflug möglich sind und dies grössere Flugzeitabstände verursachen würde, weil ein Instrumentenlandeanflug nicht möglich ist und der Sichtflug eine höhere Sicherheitsproblematik mit sich zieht. Eine sofortige Einführung würde bedeuten, dass die Kapazität des Flughafens drastisch gesenkt werden müsste, da es längere Abstände zwischen einer Landung und der nächsten braucht, also insgesamt weniger Flugbewegungen. Eine optimistische Prognose besagt, dass der systematisch eingeführte gekröpfte Nordanflug mit einer Instrumentenbegleitung oder wie auch immer – ich denke, die Flugspezialisten hier wissen besser, wie diese Geschichten heissen – einen Vorlauf von mindestens drei bis sieben Jahre benötigt. Die Experten wiesen daher mit aller Deutlichkeit darauf hin, dass der gekröpfte Nordanflug keine Sofortmassnahme sein kann, sondern allenfalls eine längerfristig zu prüfende Option darstellen könnte. Man darf davon ausgehen, dass diese Variante auch Inhalt im anstehenden Mediationsverfahren sein dürfte. Es wäre schön, diese Auslegeordnung wirklich einmal festzusetzen und zu schauen, was wirklich innert drei bis sieben Jahren zu machen ist.

Die KEVU erklärt sich auf Anhörung des Erstunterzeichners des dringlichen Postulats mit dem Antrag des Regierungsrates einverstanden – die einen mit knirschenden Zähnen und alle mit der grossen Hoffnung auf eine für alle tragbare Lösung. Es ist uns klar, dass die jetzige Verteilung des Lärms nicht für alle befriedigend ist und dass wiederum eine neue Auslegeordnung um die Themen Flugbewegungen, Emissionen und Lärm gemacht werden soll.

Trotzdem können wir die Vorlage 4068 als erledigt abschliessen.

Gaston Guex (FDP, Zumikon): Ich spreche zur Vorlage 4062, Ablehnung des Staatsvertrags.

Der Vorstoss war zum Zeitpunkt seiner Eingabe richtig, wurde aber von der Entwicklung eingeholt. Die Zürcher Regierung hat viel gemacht. Das dokumentiert auch die Vorlage 4062. Versagt hat in erster Linie der für das Dossier zuständige Bundesrat, aber auch der Gesamtbundesrat. Der Kern des Problems, die heutige so genannte Lösung mit Deutschland, ist absolut unakzeptabel und darf in dieser Form nicht weiter praktiziert werden. Nun warten alle Betroffenen auf das Resultat der Mediation. Dies dauert, wie wir wissen, sicher zwei bis drei Jahre. Die Mediation kann aber meiner Ansicht nach nur zum Erfolg führen, wenn sie keine Präjudizien hat und nicht auf Präjudizien aufgebaut ist. Das bedeutet, alles einfrieren auf dem Zustand vor den einseitigen Auflagen Deutschlands. Wenn man von uns Gegnern verlangt, dass wir alle Einsprachen zurückziehen, dann müssen wir verlangen, dass die Installation des ILS (Instrumentenlandesystem) sofort gestoppt wird, keine vermehrten Ostanflüge mehr durchgeführt und bis auf weiteres Südanflüge nicht mehr toleriert werden und von Norden angefliegen wird, wie dies vor der einseitigen Verfügung durch Deutschland praktiziert wurde.

Das vorliegende Postulat ist als erledigt abzuschreiben. Wir erwarten aber vom Regierungsrat proaktives Handeln in Bern im Sinne des zuvor beschriebenen Vorgehens. Ich behalte mir vor, unserem Anliegen mit einem parlamentarischen Vorstoss Nachdruck zu verleihen, sollte sich dies als notwendig erweisen.

Ruedi Lais (SP, Wallisellen): Es waren wahrscheinlich sehr heroische Siege, die in Zusammenhang mit den beiden Postulaten in diesem Rat errungen wurden. Im Rückblick tun sie etwa so weh, wie wenn wir zum zehnten Mal den Replay eines Eigentors unserer Nationalmannschaft anschauen müssen.

Die SP hat damals die Realitäten nicht einfach aus dem hohlen Bauch heraus richtig eingeschätzt und bereits vor der Überweisung dieser beiden Postulate auf das hohe Risiko hingewiesen, das mit der Fluglärmpolitik von Unique, Swiss und den Rechtsparteien verbunden ist. Wir haben die politische und die Rechtslage sorgfältig geprüft und Kontakt mit allen Beteiligten gepflegt und konnten damals einschätzen, was alles auf uns zukommen könnte. Heute sehen wir unsere Warnungen bestätigt. Die Sieger der letztjährigen Wortschlachten

müssen wir auffordern, ihre Verantwortung für das Schlamassel wahrzunehmen und die Bevölkerung darüber aufzuklären, was die Hintergründe davon sind.

Zum Staatsvertrag: Er hätte zweifellos grosse Zugeständnisse von der Schweiz verlangt. Ohne ihn sind wir aber den einseitigen Massnahmen Deutschlands weiterhin praktisch schutzlos ausgesetzt. Jedenfalls deutet noch überhaupt nichts darauf hin, dass sich die Rechtslage in den letzten anderthalb Jahren in irgendeinem Punkt für unsere partiiellen Anliegen gut entwickelt hätte, ganz im Gegenteil. Mittlerweile stand im Buch «Klotenclan» von Lukas Hässig, welche Connection den Staatsvertrag und schliesslich auch Regierungsrat Ruedi Jeker als Volkswirtschaftsdirektor zu Fall gebracht hat. Von Regierungsrätin Rita Fuhrer müssen wir erwarten, dass sie ihre Aufgabe unabhängig von dieser Connection anpackt, dann hat sie auch eine Chance, das Mediationsverfahren einigermaßen unbeschadet zu überstehen. Dass sie gleichzeitig auch die oberste Schirmherrin der S-41 sein wird, das soll ihr symbolhaft ein bisschen den Weg weisen. Die S-41 hat nämlich als eine Endhaltestelle ausgerechnet Waldshut.

Zum gekröpften Nordanflug: Auch hier hat sich in den letzten zwei Jahren an den grundlegenden Erkenntnissen überhaupt nichts geändert. Statt Sand in die Ohren der Anwohner zu streuen, sollten Sie, die diesen gekröpften Nordanflug durchgepaukt haben, ihren Leuten sagen, wie die Realitäten sind. Es wird niemand in der Schweiz akzeptieren, dass neue Lasten gegenüber dem heutigen Stand übernommen werden. Das gilt noch im extremeren Ausmass für Deutschland, wenn nicht innerhalb von Zürich das Mögliche gemacht wird, die Belastung zu verteilen und zu übernehmen. Die politisch Verantwortlichen müssen ihre Bevölkerung endlich ehrlich aufklären und nicht immer von Übergangsregelungen oder temporären Regelungen sprechen. Wir wissen alle, dass die Südanflüge dauerhaft eingeführt sind, was nicht zuletzt auch meiner Gemeinde weh tut.

Die SP hat als erste vor anderthalb Jahren die Mediation ins Spiel gebracht. Sie hat dann überhaupt keine Chance, wenn weiterhin jede Seite auf ihren egoistischen 100-Prozent-Forderungen beharrt. Sie hat dann eine kleine Chance, wenn endlich eine wirtschaftlich realistische Politik Einzug hält, gerade auch bei der Unique. Die SP verlangt weiterhin eine Plafonierung des Flugverkehrs. Sie verlangt weiterhin eine Ausdehnung der Nachtruhe. Wir wissen, dass der Regierungsrat bisher

keine Anstalten macht, vor der Mediation klare Signale in diese Richtung zu geben. Der Bundesrat tut in dieser Sache ebenfalls nichts Gescheites.

Wir sind realistisch und glauben, dass sich daran kurzfristig nichts ändert. Deshalb wird der betroffenen Bevölkerung nichts anderes übrig bleiben, als einen neuen Volksentscheid über die Dimensionierung des Flughafens Zürich herbeizuführen mit allen Konsequenzen, was Arbeitsplätze, Abschreibungen und den Einfluss auf den Wirtschaftsstandort Zürich betrifft. Darüber muss sich das Volk wieder einmal äussern.

Zusammengefasst haben die Postulate ihre traurige Wirkung entfaltet und diesen unseligen Streit angeheizt. Wir helfen deshalb gerne mit, sie zu entsorgen und stimmen Ja zur Abschreibung.

Lorenz Habicher (SVP, Zürich): Ich unterstütze Gaston Guex. Er hat Recht in seiner Aussage, der Zeitpunkt und die Notwendigkeit der Postulate seien gegeben und richtig gewesen.

Was natürlich die Geschichte in der Zwischenzeit macht, bis das Postulat und die Berichte hier im Rat behandelt werden, ist eine andere Sache. Man kann getrost sagen, diese Postulate und auch die Berichte sind von der Geschichte überholt worden.

Die SVP-Fraktion wird beide Berichte zur Kenntnis nehmen und beide Postulate abschreiben.

Zur Vorlage 4068: Es ist interessant, eine technische Abhandlung in einem Bericht zu finden. Gewisse Voraussetzungen an die Parlamentarier dürfen schon gestellt werden, dass sie solche Sachen kennen. Ausserdem sind die Abläufe zur Zertifizierung von neuen Systemen im Luftverkehr relativ langwierig und aufwändig. Das geht nicht über Nacht. Die Berichte sind ausführlich und gut. Sie zeigen auf die notwendigen Handlungen hin.

Ich schiebe hier ein, dass ich mit den Aussagen der Kommissionspräsidentin zu den Vorlagen ein bisschen unglücklich bin. Ich erwarte eine neutrale Berichterstattung, ohne persönliche oder parteipolitisch gefärbte Aussagen. Es war hier weniger gut dargestellt als bei der früheren Präsidentin. Ich finde das schade.

Zur Umkehr der Anflugpriorisierung von Norden auf Süden: das ist ganz klar für die SVP nicht akzeptabel. Das aufgrund der Bevölkerungszahl am dichtesten besiedelte Gebiet zu überfliegen, macht aus verschiedensten Gründen wenig Sinn. Wir müssen diese Debatte heute nicht führen.

Zu Ruedi Lais: Nach Ihrem Votum sehe ich eine weitere Möglichkeit am 10. Dezember 2003 bei einer Nichtwiederwahl des Zürcher Bundesrates einen anderen Zürcher zu wählen.

Abschliessend glaube ich sagen zu können, nur unverbesserliche, engstirnige und poetische rote Bundesratsgehaltsbezieher glauben noch, mit dem Staatsvertrag wäre alles besser geworden. Man muss sagen, es wäre gleich geworden, nur hätten wir dann einen Vertrag, der über Jahre zu unglücklichen Gesichtern auf Deutscher und auf Schweizer Seite geführt hätte.

Ich bin zuversichtlich, dass, anders als im Postulat dargestellt, der gekröpfte Nordanflug früher kommt. Wir müssen dann auch nicht baden-württembergische Gerichtshöfe beknen, um etwas zu bekommen. Wenn der gekröpfte Nordanflug auf Schweizer Seite passiert, dürfen und können die Deutschen den Lärm geniessen, aber nicht Einsprache erheben.

Thomas Weibel (Grüne, Horgen): Ich spreche zur Vorlage 4062. Mit diesem Postulat wird Geschichtsschreibung betrieben. Die Kommissionspräsidentin hat bereits darauf hingewiesen, dass das Problem ungeklärt ist und bleibt. Der Regierungsrat hat dargelegt, was er unternommen hat. Es wurde aber nicht dargelegt, was man unterlassen hat. Da könnte man tagelang darüber diskutieren. Ob die Ablehnung des Staatsvertrags positiv oder negativ zu beurteilen ist, darüber streiten sich die Geister und gehen die Meinungen auseinander.

Im Zusammenhang mit dieser Gewichtung der Geschichtsschreibung ist jedoch das Postulat belanglos. Deshalb sind wir Grünen einverstanden, es abzuschreiben.

Zum zweiten Postulat, gekröpfter Nordanflug: Wir haben eine rein technische Antwort erhalten. Da gebe ich Lorenz Habicher absolut Recht. Es fehlt die politische Überlegung dahinter. Beim Technischen erstaunt mich doch sehr, dass der gekröpfte Nordanflug als äusserst schwierig dargestellt wird, während gleichzeitig in topographisch schwierigerem und anspruchsvollerem Gelände der Südanflug innert Jahresfrist eingeführt werden kann. Es geht hier aber nicht um den ge-

kröpften Nordanflug Ja oder Nein oder Südanflug Ja oder Nein, sondern es geht im Zusammenhang mit dem Flughafen ganz klar um raumplanerische Sicherheit. Es liegt ein weiteres Postulat zum gekröpften Nordanflug vor. Ruedi Lais, das Thema ist noch nicht durchgepaukt. Wir werden uns nochmals damit befassen. Wir erwarten, dass dannzumal ganz klar auch die politischen Überlegungen in die Antwort des Regierungsrates einfließen und damit gewissermassen auch zum vorliegenden Postulat nachgeliefert werden. Sollten diese auf der Hoffnung in das Mediationsverfahren und in die neue Volkswirtschaftsdirektorin beruhen, so wage ich bereits jetzt die Prognose, dass diese Hoffnungen enttäuscht werden.

Heinz Jauch (EVP, Dübendorf): Ich spreche zur Vorlage 4068. Bekanntlich ist die einseitige Verordnung des deutschen Luftfahrtbundesamtes per 30. Oktober 2003 mit den neuen Südanflügen werktags von 6 bis 7 Uhr und an Wochenenden und süddeutschen Feiertagen von 6 bis 9 Uhr Tatsache geworden – zumindest vorübergehend dann, wenn die Wetter- und Sichtverhältnisse solche Südanflüge zulassen. Die Reaktionen der betroffenen Bevölkerung in der Region Pfannenstiel und zunehmend in die Nähe der Landepiste sind aus zahlreichen Medienberichten bekannt. Als Stadtpräsident von Dübendorf – das ist auch die Bekanntgabe meiner Interessenbindung – habe ich grosses Verständnis für alle legalen politischen und rechtlichen Massnahmen gegen Südanflüge. Das ist notabene auch die erklärte Position des Dübendorfer Stadtrates.

Ich habe mir selber vor Ort Südanflüge über Geeren-Gockhausen und Stettbach – dies sind Ortsteile von Dübendorf – vor Augen und vor Ohren geführt. Ich sage ganz bewusst auch vor Augen geführt. Die Lärmbelastung ist die eine Seite. Die andere Seite ist bei einer Überflughöhe von lediglich rund 300 Metern über Grund das Empfinden einer bedrohlichen Situation. Das erweckt bei grossen Teilen der Bevölkerung verständlicherweise auch Ängste. Ich habe diese neue Situation auch in Schwamendingen angeschaut und angehört. Am letzten Montag haben wir von Regula Mäder eine persönliche Erklärung zu den neuen Südanflügen in Bezug auf die Betroffenheit von Opfikon gehört. Ab April 2004 – das haben wir in den Wochenendmedien erfahren – sollen die Südanflüge in noch geringerer Höhe stattfinden, also noch mehr Lärm und wahrscheinlich auch noch grösseres Risiko. Ich finde es nach wie vor schlicht und einfach unverantwortlich, neue Flugrouten direkt über eine Region zu legen, die wohl zu den

schweizweit am dichtesten besiedelten Gebieten gehört. Dass mittels Notrecht – was immer das auch heissen soll – sowohl planungs- wie auch umweltschutzrechtliche Bestimmungen auf krasseste Weise verletzt werden, ist für einen Rechtsstaat nach wie vor mehr als bedenklich.

Ich bedanke mich bei der KEVU, dass ich Gelegenheit hatte, an der Kommissionssitzung vom 1. Juli 2003 als Erstunterzeichner des Postulats teilzunehmen. Damals habe ich noch zusammen mit den Mitunterzeichnern etwas mit einem Zusatzbericht des Regierungsrates geliebäugelt. Ich bin aber seit dem 9. Juli 2003 mit der Abschreibung einverstanden. Ich sage Ihnen gerne warum. Das Postulat von Richard Hirt, Gaston Guex und von mir betreffend Planung und rasche Realisierung des gekröpften Nordanflugs wurde durch den Kantonsrat am 16. Juni 2003 für dringlich erklärt. Im Bericht des Regierungsrates vom 9. Juli 2003 sind meines Erachtens sehr wichtige und vor allem auch deutliche Aussagen der Regierung enthalten. Noch nie vorher hat die Zürcher Regierung so deutlich für den gekröpften Nordanflug Stellung bezogen. Auch zum zeitlichen Aspekt kann man feststellen, dass von Vorstoss zu Vorstoss die Frist für die Einführung des gekröpften Nordanflugs tendenziell massiv kürzer wird. Ich bin sicher, wenn der politische Willen bei allen Instanzen vorhanden ist – ich nehme hier auch Skyguide und das BAZL –, dann ist der gekröpfte Nordanflug viel rascher realisierbar, als in den ursprünglich genannten sechs bis zehn Jahren. Entscheidend und wichtig in diesem genannten Bericht der Regierung vom 9. Juli 2003 ist Folgendes: «Die neuen Süd- und die vermehrten Ostanflüge können und dürfen deshalb nur eine Übergangslösung sein.» Wir nehmen auch hier die Zürcher Regierung beim Wort.

Ich bin mit der Abschreibung des Postulats einverstanden.

Ratspräsident Ernst Stocker: Eigentlich gingen wir davon aus, da es sich um unbestrittene Vorlagen handelt und niemand dagegen Opposition ergriffen hat, das seien kurze Geschäfte. Es haben jetzt alle Fraktionen gesprochen. Auf der Rednerliste befinden sich noch vier Personen. Ich begrüsse jetzt dennoch unsere heutigen Gäste.

Die Beratungen werden unterbrochen.

Begrüssung der neu gewählten Zürcher Ständeräte und Verabschiedung von Ständerätin Vreni Spoerry

Ratspräsident Ernst Stocker: Ich heisse die eigentlichen Zürcher Botschafter in Bern ganz herzlich in diesem Haus willkommen. Bevor ich den langjährigen Einsatz unserer scheidenden Ständerätin Vreni Spoerry würdige, richte ich zwei Glückwünsche auf die Tribüne. Sie gelten Hans Hofmann zur glanzvollen Wiederwahl und Trix Heberlein zum ebenso ehrenhaften Einzug in die Kleine Kammer unseres Bundesparlaments. Ich wünsche unserer künftigen Landesdelegation ein erfolgreiches Wirken und freue mich, dass sie unserer Einladung gefolgt sind. (*Applaus.*)

Wenn die Mitglieder der Eidgenössischen Räte am kommenden Montag den Eid für die neue Amtsdauer ablegen, werden wir die markante Stimme von Vreni Spoerry ein erstes Mal vermissen. Nach 20-jährigem Wirken unter der Bundeshauskuppel wird die Freisinnige ihre überaus aktive politische Laufbahn in dieser Woche beschliessen.

Vreni Spoerry ist im Oktober 1983 nach vierjähriger Zugehörigkeit zum Kantonsrat erstmals in die Grosse Kammer des Bundesparlaments eingezogen. Seit den eidgenössischen Wahlen von 1995 hat sie unseren Kanton nun im Ständerat vertreten. Sie tat dies mit grossem Engagement und der ihr eigenen Professionalität. Wie schon im Nationalrat besetzte Vreni Spoerry auch im Ständeratssaal nicht etwa eine hintere Bank. In bedeutenden Politikfeldern zählte sie viel mehr zu den unbestrittenen Meinungsmacherinnen. Obwohl sie etwa beim neuen Finanzausgleich überzeugt für die Interessen des Kantons Zürich eingestanden ist, hat Vreni Spoerry das Gesamtwohl unseres Landes nie aus den Augen verloren. Mit diesen Qualitäten vermochte sie in Bundesbern noch immer das schwer wiegende Handicap Zürich in einen Vorteil für Zürich zu verwandeln. Gerade in den letzten Tagen hat Vreni Spoerry mir gesagt, als sie die erste Sitzung in Bern als Ständerätin hatte, hätte einer sie gefragt: «Wo chunsch dänn Du här?» Sie antwortete, aus Zürich. Da sagte er: «S'macht nüt.»

Besonders grosses Gewicht hatte Vreni Spoerrys Stimme in der Finanz- und der Sozialpolitik. Als dreifache Mutter lag ihr aber auch viel an den gesunden öffentlichen Finanzen und an der Sicherung unseres Wohlfahrtsstaats sowie an einer modernen Gesellschaftspolitik.

Ich freue mich persönlich besonders, dass ich in meinem Amtsjahr die in meiner Nachbargemeinde Horgen wohnhafte Ständerätin verabschieden darf. Ich bin mir bewusst, dass ich damit eine der fünf goldenen Wädenswiler Regeln verletze, die heisst: «Tue nie öpper vo Horgä z'fescht rüemä.» – «Aber ich mach es gärn hütt für s'Vreni Spoerry.» Von ganzem Herzen kommt deshalb mein heutiger Dank. Ich sage Vreni Spoerry ganz herzlich merci für ihren langjährigen profilierten Einsatz zu Gunsten unseres Landes, unseres Kantons und seiner Bevölkerung. Aus Sicht unseres Kantons darf ich erfreut feststellen, dass wir mit Vreni Spoerry die richtige Person zum richtigen Zeitpunkt am richtigen Ort wussten.

Als äusseres Zeichen für unsere Anerkennung möchte ich unserer scheidenden Ständerätin heute den silbernen Löwen des Zürcher Kantonsrates überreichen. Er ist begleitet von folgender Widmung: «Vreni Spoerry, Ständerätin, 1996 bis 2003, in Dankbarkeit gewidmet vom Kantonsrat des Eidgenössischen Standes Zürich». (*Applaus.*)

Vreni Spoerry, ich bin überzeugt, dass Sie nun nicht vom Ständerat in ein wahrhaftiges Stöckli wechseln werden, das lässt Ihr Elan glücklicherweise nicht zu. Ich wünsche Ihnen deshalb vor allem weiterhin eine gute Gesundheit, viel Musse und reichlich schöne Momente im Kreis Ihrer geliebten Umgebung. Der schweizerischen Eidgenossenschaft und dem Kanton Zürich wünsche ich, dass Sie unsere Politik weiterhin mit Ihrer Wachsamkeit und Umsicht begleiten. Alles Gute.

Gemeinsam mit meiner Kollegin und meinem Kollegen im Ratspräsidium freue ich mich, dass wir beim anschliessenden Mittagessen auf das Wohl von Vreni Spoerry anstossen dürfen. Dabei werden wir auch von Hans Hofmann begleitet. Jetzt überreiche ich Vreni Spoerry einen Blumenstrauss. Dann wird sie mit dem zweiten Vizepräsidenten zum Apéro gehen. (*Applaus.*)

Ständerätin Vreni Spoerry: Ich danke Ihnen. Ich danke zuerst für die liebenswürdigen Worte des Ratspräsidenten, die mich ganz besonders freuen, weil sie von einem Wädenswiler kommen. Sie machen mich fast ein bisschen verlegen, aber natürlich tun sie mir trotzdem gut. Ich danke herzlich für die Verwöhnung mit den Geschenken. Ich versichere Ihnen, dass ich den silbernen Löwen des Kantons Zürich in hohen Ehren halten werde als wertvolle Erinnerung an eine faszinierende und bereichernde Phase meines Lebens. Ich danke vor allen Dingen für das Vertrauen, das mir das Zürcher Volk, das Sie hier vertreten, so lange Zeit entgegengebracht hat und das es mir ermöglichte, Zürich

als Zürcherin 20 Jahre lang in Bern zu vertreten, zuerst im Nationalrat und zum Schluss acht Jahre lang als Standesvertreterin. Unserem schönen Kanton Zürich und unserem Land wünsche ich für die Zukunft das Allerbeste. Persönlich bin ich überzeugt, dass die Schweiz die Voraussetzungen und die demokratischen Institutionen hat, um die anstehenden, nicht einfachen Herausforderungen mit Erfolg anzugehen. Ich bin überzeugt, dass der Kanton Zürich dabei eine ganz besonders wichtige Rolle übernehmen kann und wird.

Ihnen wünsche ich persönlich von ganzem Herzen Gesundheit und Wohlergehen und in Ihrer wichtigen Aufgabe zu Gunsten unseres Kantons viel Befriedigung und Erfolg. Ich danke Ihnen ganz herzlich. (*Applaus.*)

Die Beratungen werden fortgesetzt.

Ruedi Hatt (FDP, Richterswil): Es fällt mir natürlich äusserst schwer, nach so einem geschichtsträchtigen Moment wieder in die Niederungen unserer Parlamentsarbeit hinunterzusteigen und über das Tiefste, über den Flughafen und seine Probleme zu sprechen, die wir seit Monaten und Jahren wälzen. Ich versuche es trotzdem.

Natürlich kann man jetzt feststellen, die beiden Postulate seien abzuschreiben. Sie seien Geschichte. Sie seien überflüssig gewesen. Jedes Wort, das wir über sie noch verlieren, sei nutzlos. Ich weise Sie darauf hin, dass hier Erstaunliches geschieht. Immerhin hat Ruedi Lais verkündet, die Südanflüge seien eingeführt. Sie müssen sich einmal so etwas vorstellen. Da nimmt man zur Kenntnis, dass das Notrecht, das wir jetzt verfügt haben, kein Notrecht, sondern allenfalls dauerndes Recht sein soll.

Wo liegt denn die Problematik? Mich erstaunt die Antwort über die Anflugsrouten nicht, die rein technisch ist. Diese technische Antwort führt uns in der Politik klar vor Augen, dass dieses Notrecht so etwa zwischen fünf und zehn Jahren dauern könnte, weil die Technik für das Anfliegen von Norden noch nicht so weit ist. Das ist tatsächlich erstaunlich. Wenn wir das zur Kenntnis nehmen, dann versteht man auch, warum sich der Kanton Zürich bei den Verhandlungen über den Staatsvertrag ein wenig allein gelassen gefühlt hat. Der Flughafen Zürich wurde während Jahrzehnten gebaut. Niemand ging davon aus, dass er aufgrund falscher raumplanerischen Grundsätze gebaut oder

ausgerichtet wurde. Der Staatsvertrag, der da plötzlich am Himmel stand – es war ein Staatsvertrag, der auf Bundesebene mit Deutschland ausgearbeitet wurde –, hat die Bedingungen klar gemacht, dass Deutschland sein Territorium den Schweizern nicht mehr zur Verfügung stellt. Deshalb haben wir diese veritablen Probleme. Da muss ich von der Hoffnung ausgehen, dass nicht die guten deutschen Nachbarn jetzt einfach erklären können, wir in der Schweiz hätten den Flughafen falsch gebaut. Wir hätten jahrzehntelang zugeschaut und mit einigen Vereinbarungen den Überflug ermöglicht. Jetzt ermöglichen wir ihn nicht mehr. Da müsst ihr selber schauen. Der Bund hat dann mit einem Staatsvertrag reagiert, der das Problem aber nicht löst, zumindest nicht für den Kanton Zürich. Ich verstehe nicht, warum man in der Schweiz immer noch glaubt, der Flughafen Zürich sei das Problem der Zürcher. Der Flughafen Zürich ist und bleibt ein Problem der Schweiz. Wenn wir nicht zu Stande bringen, dass wir wieder in die Rechtsordnung zurückkehren, dann haben wir ein Problem. Dann können wir in Zukunft aufhören mit unserer Raumplanung. Man kann dann im Extremfall mit Notrecht alles kehren. Das soll nicht das Beispiel bleiben in unserem Land. Deshalb gehe ich immer noch davon aus, dass der gekröpfte Nordanflug raumplanerisch die Lösung ist, die zwar nicht vorgesehen ist, aber immerhin eine Lösung ist, die unserem Raumplanungskonzept entsprechen würde, wenn es endlich technisch möglich sein wird. Deshalb sollen wir jetzt nicht per Notrecht das ganze Anflugregime kehren und hier verkünden, die Südanflüge seien eingeführt. Das wäre eine Kapitulation der ganzen Raumplanung. Auch wenn das natürlich im Sinn von einigen Betroffenen liegt, liegt es doch nicht im Sinn unserer Gesetzesgrundlagen.

Deshalb hoffe ich natürlich auf das Mediationsverfahren. Ich hoffe, dass sich die Schweiz endlich einmal stärker gegen unsere deutschen Nachbarn einbringt. Sie können nicht davon ausgehen, dass wir jahrzehntelang eine Infrastruktur gebaut haben, die jetzt falsch in der Gegend steht, nur weil sie die einseitigen Verfügungen erlassen.

Ich habe immer noch die Hoffnung, dass man in der Schweiz begreift, dass wenn es den Zürchern schlechter geht, dass es dann ausser der Schadenfreude, die man empfindet, nichts nützt. Alle anderen sollen merken, dass es jenen um Zürich herum und in unserem Land mit der Zeit immer noch schlechter geht, wenn es Zürich schlecht geht. Sie sollen endlich einmal für unseren Flughafen einstehen. Entweder macht die Technik schneller Fortschritte für den gekröpften Nordanflug ... *(Die Redezeit ist abgelaufen.)*

Peter Anderegg (SP, Dübendorf): Ich finde Verträge immer noch besser als einseitige Verordnungen. Ich bin natürlich sicher, dass Bundesrat Moritz Leuenberger wieder komfortabel gewählt und uns weiter gut vertreten wird.

Trotzdem gibt es noch einiges zu den Postulaten zu sagen, obwohl ich auch keinen zusätzlichen Bericht will, weil es keine neuen Erkenntnisse gibt und nicht zur Verbesserung der Situation beiträgt. Wir stehen vor der Behandlung weiterer Fluglärm- und Flugverkehrsvorstösse. Ich denke an die Plafonierung und an die gekröpften Nordanflüge, an die Tatsache der eingeführten Süd- und Ostanflüge, aber nicht definitiv eingeführten, an die Installation eines unerwünschten Instrumenten-Landesystems und eine Mediation mit einem höchst unsicheren Ausgang. Der Regierungsrat hält an einer kanalisierten Nordausrichtung des Flugbetriebs fest. Das ist auch richtig so. Eine Lärmverteilung kann nur fordern, wer die naturwissenschaftliche Basis verlässt, die Lärmschutzverordnung und das Umweltschutzgesetz und die Raumplanung missachtet. Ich bin mir auch klar, dass die Raumplanung nicht unbedingt eine statische Grösse ist. Man kann aber nicht in einer gebauten Umgebung über Fluglärmverteilung diskutieren. Man muss über Lärm, über die Bevölkerungsdichte und die Siedlungsentwicklung sowie die Flugsicherheit diskutieren. Zu lange haben Juristen, Ökonomen, Mediatoren, Psychologen und Philosophen die Fluglärmdebatte bestritten. Lärm- und Raumplanungsfachleute fehlten praktisch ganz. Diese sollten in dieser Diskussion wieder mehr Gewicht bekommen. Eigentlich wäre das auch ein Argument, dass das Dossier bei Regierungsrat Ruedi Jeker als Ingenieur bleiben würde.

Die historisch gewachsene Nordausrichtung des Flugbetriebs ist eine der Bedingungen, die erfüllt sein muss, damit die geplante Mediation zum Ziel führen kann. Weitere Voraussetzungen sind ganz klar: Einhalten der Lärmgrenzwerte gemäss der Lärmschutzverordnung sowie eine Nachtruhe von 22 bis 07 Uhr und einem Plafonieren der Flugbewegungen bei 250'000. Diese Bedingungen garantieren, dass die Lärmbetroffenen vom technischen Fortschritt mit leiseren Flugzeugen profitieren, dass im Norden weniger und im Süden und Osten kein zusätzlicher Fluglärm entsteht. Dass die Flugbewegungen seit Herbst 2001 um rund 20 Prozent gesunken sind und praktisch bei obiger Forderung stehen, wird selten erwähnt. Es ist aber wichtig, weil genau diese Reduktion gerade im Norden wahrgenommen wird und weil wir damit in die Nähe der von Deutschland gewünschten Plafonierung kommen. In diesem Sinn kann man das Postulat abschreiben.

Kurt Schreiber (EVP, Wädenswil): Die EVP-Fraktion hat sich seinerzeit gegen den Staatsvertrag ausgesprochen im Wissen darum, dass auch gewisse Unannehmlichkeiten in Kauf zu nehmen sind. Der Regierungsrat hat die verschiedenen Schritte dargelegt, welche er unternommen hat, um den Staatsvertrag zu bekämpfen. Wir haben davon Kenntnis genommen. Wir können ganz sicher sagen, er hat das Menschenmögliche gemacht, um den Schaden in Grenzen zu halten. Wir können der Abschreibung des Postulats zustimmen.

Was den gekröpften Nordanflug betrifft, könnte man fast sagen, gut Ding muss Weile haben. Ob dieses Ding dann so gut ist, das ist wieder eine andere Frage. Ich bin mir sicher, dass es genau wie im Osten und im Süden wieder Interessensvereinigungen geben wird, die dagegen antreten werden. Ich bin auch sicher, dass der gekröpfte Nordanflug seine Zeit braucht, bis er realisiert werden kann. Er wäre allerdings eine Möglichkeit, da wir sagen könnten, wir in der Schweiz übernehmen die Konsequenzen selbst. Allerdings müssen wir damit rechnen, dass dagegen Rechtsmittel ergriffen werden. So wird es deshalb sehr lange dauern.

Eine zu – ich meine das Zu in Klammern – aktive Förderung des gekröpften Nordanflugs kann sich kontraproduktiv auswirken, nämlich bei den internationalen Gerichtsinstanzen, die angerufen worden sind, um die Folgen der einseitigen Verfügungen zu mildern. Es könnte durchaus heissen, dass wir in der Schweiz eine Alternative, eben den gekröpften Nordanflug hätten, deshalb sollten wir aufhören, uns gegen die einseitige Verordnung aus Deutschland zur Wehr zu setzen. Deshalb seien alle Klagen aus der Schweiz abgelehnt. Auch dieses Vorgehen kann seine Nachteile haben und kontraproduktiv wirken.

Wir sind mit der Antwort der Regierung im Zusammenhang mit der Vorlage 4068 einverstanden. Heinz Jauch hat es bereits angetönt, wir werden das Postulat abschreiben und der Vorlage 4068 zustimmen.

Richard Hirt (CVP, Fällanden): Der Staatsvertrag ist kalter Kaffee. Das ist klar. Der Regierungsrat hat aber nicht gerade deutliche Zeichen nach Bern gesandt, indem er zuerst gesagt hat, lieber einen schlechten Staatsvertrag als keinen, und nachher im Gegenteil den Staatsvertrag abgelehnt hat. Das waren keine guten Zeichen, die nach Bern gegangen sind. Ich habe heute festgestellt, dass Bundesrat Moritz Leuenberger alles weiss, aber Ruedi Lais weiss alles besser. Vielleicht wird dann Beatrice Tschanz das auch noch hinkriegen, damit die Kommunikation besser wird.

Zum anderen Postulat: Der Regierungsrat schreibt richtigerweise, dass das gekröpfte Nordanflugverfahren über Schweizer Gebiet noch nicht als Standardverfahren eingeführt werden kann. Beim Südanflugverfahren – wir haben die Bevölkerung mit Briefen sauber informiert, was auf sie zukommen wird – haben wir einen Gefährdungsgrad vom Osten her, der um den Faktor elf grösser als der Ist-Zustand ist und um den Faktor 19 grösser gegenüber dem Ist-Zustand, der früher gewesen ist.

Es ist natürlich so, dass dieser Nordanflug von niemandem geliebt worden ist. Diejenigen, die schon länger im Rat sind, wissen, dass Regierungsrat Ruedi Jeker seinerzeit 1996 ein Postulat eingereicht hat zur besseren Verteilung des Fluglärms, weil er unter der Westabflugschneise wohnt und seine Klientel vertreten musste. Das habe ich auch verstanden. Er hat diese Verteilvarianten lange Zeit durchgezogen bis in den Regierungsrat hinein. Das ist dann im Schnellverfahren, im Multiple-Joice-Verfahren, in die Vernehmlassung zu den Gemeinden gegangen und als Standardvariante im SIL-Prozess, der auch gestorben ist, nach Bern geschickt worden. Kurz vor den Wahlen ist dann plötzlich der Wechsel gekommen. Alle Verteilvarianten sind jetzt im Eimer. Von «Relief», dem Prozess, der in der Richtplanung schon längst auf dem Tisch liegen sollte, hört man gar nichts.

Ich halte fest – das hat man bei anderen dringlichen Postulaten zur raschen Realisierung des gekröpften Nordanflugs gesehen –, dass fast alle Parteien bis hinein in die Sozialdemokraten dieses Anflugverfahren möglichst schnell einführen wollen. Es ist so, dass eine tschechische oder slowakische Firma daran ist. Vorhin hat niemand Interesse gehabt, weder Regierungsrat Ruedi Jeker noch der Gesamregierungsrat noch die Unique noch Skyguide. Skyguide hat gesagt, sie hätten zu viel Arbeit. Unique hat gesehen, dass es eine Einbusse an der Kapazität geben wird und vielleicht ein Flugzeug einmal in Basel hätte landen müssen. Der erste Flieger, der über den Süden gekommen ist, kam von Tripolis. Ich weiss nicht, warum die Swiss in Tripolis am frühen Morgen um 5 Uhr abzufliegen hat. Vielleicht müssen sie den Sohn von Muhammar al Ghadaffi in die Klinik fliegen, um die Knieverletzung, die er sich beim Fussball zugezogen hat, zu operieren.

Es hat sich auch einiges im Regierungsrat bewegt in Richtung auf eine Mediation hin, von der ich noch von niemandem gehört habe, dass man ihr eine Chance gibt. Es hat sich aber irgendetwas bewegt. Es hat ein Departementswechsel stattgefunden. Das Wichtigste, das notwendig ist, ist das Vertrauen in die Bevölkerung wieder herzustellen. Die

Bevölkerung fühlt sich richtig «verarscht» durch diese Gerichtsinstanzen, die permanent die aufschiebende Wirkung entziehen. Wir haben Rechtsmittel. Diese Rechtsmittel werden eigentlich von Unique und vom BAZL ausgehebelt. So sind wir irgendwie am Ende. Ich bitte den Regierungsrat, dass er permanent informiert. Es ist heute einfach, auf einer Website die Informationen anzugeben. (*Die Redezeit ist abgelaufen.*)

Ordnungsantrag

Bruno Grossmann (SVP, Wallisellen): Ich beantrage Ihnen,

die Rednerliste zu schliessen.

Die Diskussion zu diesem Thema ist erschöpft. Es ist eine leidliche Geschichte. Ich gebe dies auch noch zu Protokoll. Jedesmal, wenn wir einen Vorstoss haben, der den Flughafen betrifft, haben wir so lange Diskussion, die schliesslich nichts bringen.

Ratspräsident Ernst Stocker: Es wird kein anderer Antrag gestellt. Es sind noch zwei Redner auf der Liste.

Die Rednerliste ist geschlossen.

Matthias Hauser (SVP, Hüntwangen): Ich werde nicht zum Postulat, sondern nur dazu sprechen, dass das Referat von Gaston Guex mit der Forderung nach der ILS-Südblockade und auch die Referate von Heinz Jauch, Ruedi Hatt, Peter Anderegg und Richard Hirt nicht unwidersprochen diesen Saal verlassen und so in die Ohren unserer Zürcher Standesvertreter, die sich jetzt dort befinden, wo ich gerne wäre, dringen.

Die Sicherheit im Anflugverfahren, die Anzahl der Möglichkeiten im Mediationsverfahren, die zur Verfügung stehen, die Präzision 100 Meter links oder 100 Meter rechts, die wichtig wird, wenn es um Durchschnittslärmwerte und nicht mehr um Einzelschallereignisse geht, legen es nahe, dass das ILS-Süd mit Nachdruck installiert wird und nicht blockiert werden darf. Es wäre jedenfalls klüger, als ein weltweit einmaliges Verfahren, bei dem im Norden zwischen zwei Richtstrahlen gewechselt werden müsste, zu installieren.

Martin Bäumle (Grüne, Dübendorf): Das Postulat Staatsvertrag kann abgeschrieben werden. Es hat sein Ziel erreicht. Erstens wurde der Staatsvertrag abgelehnt. Zweitens: Die Unique hat die gewünschten Südanflüge. Drittens: Der Süden hat mehr Lärm.

Das zweite Postulat betreffend Nordwestanflug kann ebenfalls abgeschrieben werden. Erstens, weil wir ein zweites Postulat bei der Regierung liegen haben, das im Wesentlichen dasselbe Thema bestreicht. Zweitens: Ab jetzt wird alles besser. Die Mediation wird alles richten. Regierungsrätin Rita Fuhrer wird alle Probleme lösen, denn der «böse» Regierungsrat Ruedi Jeker ist weg.

Regierungsrat Ruedi Jeker: Zum Staatsvertrag kann ich es kurz machen. Bundesrat Moritz Leuenberger hat öffentlich davon Abschied genommen. Ich lade den Kantonsrat des Standes Zürich ein, dies auch zu tun und damit natürlich auch Richard Hirt und Ruedi Lais.

Zu Ruedi Lais noch ein Wort zur Berichtigung: Sie haben gesagt, der Staatsvertrag hätte keine dauerhaften Süd- und Ostanflüge gebracht. Mein letztes Wort zum Staatsvertrag: Dauerhafte Südanflüge hätte auch der Staatsvertrag gebracht.

Zur Zukunft: Ich glaube, das Interesse der Politik liegt daran, die politischen Lösungen in der Zukunft zu suchen und zu finden. Der Regierungsrat ist nach wie vor der Auffassung, dass die neuen Südanflüge und die zusätzlichen Ostanflüge nur Übergangslösungen sein können, die so rasch als möglich durch alternative Anflugverfahren aus dem Norden, Stichwort gekröpfter Nordanflug, gelöst werden müssen. Die Flughafengesellschaft und Skyguide und auch der Bund arbeiten unter grossem Druck an einer technischen Lösung. Bevor Sie ernsthaft politische Lösungen angehen können, müssen Sie technisch und operationell machbare Verfahren haben, sonst bleibt es eine Fiktion.

Der Regierungsrat hält an seiner bisherigen Flughafenpolitik grundsätzlich fest. Er wird deshalb seine Haltung zum Themenkomplex «neue Süd- und vermehrte Ostanflüge, gekröpfte Nordanflüge» auch ins Mediationsverfahren einbringen. Er muss jedoch offen sein für Diskussionen darüber hinaus. Jede Mediation setzt die Bereitschaft und Offenheit aller Beteiligten zu Gesprächen und Kompromissen voraus.

Ich lade Sie ein, dasselbe zu tun und bitte Sie, die Postulate abzuschreiben.

Ratspräsident Ernst Stocker: Die vorberatende Kommission schlägt Ihnen die Abschreibung der Postulate 91/2002 und 124/2002 vor. Ein anderer Antrag wurde nicht gestellt. Somit ist das Verfahren beendet.

Die Postulat KR-Nr. 91/2002 und 124/2002 werden abgeschrieben.

Die Geschäfte 11 und 12 sind erledigt.

Verschiedenes

Rücktritt

Ratssekretärin Regula Thalmann: Rücktritt aus dem Kantonsrat von Markus Hutter, Winterthur: «Hiermit gebe ich meinen Rücktritt aus dem Zürcher Kantonsrat per 30. November 2003 bekannt.

Die Zeit, in welcher ich diesem Rat angehören durfte, habe ich als eine spannende, wertvolle und bereichernde Periode empfunden. Ich möchte dafür den Kolleginnen und Kollegen des Kantonsrates sowie der Regierung danken.

Gerne werde ich den Geist von «Downtown Switzerland» ins Bundeshaus nach Bern tragen und freue mich darauf, unseren faszinierenden Kanton in den Eidgenössischen Räten vertreten zu dürfen.

Ihnen, sehr geehrter Herr Präsident und sehr geehrte Damen und Herren Kantonsräte, wünsche ich für die Zukunft viel politisches Geschick, motivierende Bürgernähe und einen ungetrübten Blick für das Wesentliche unseres Gemeinwesens.»

Ratspräsident Ernst Stocker: Markus Hutter ist im August des vergangenen Jahres für die vorzeitig zurückgetretene Klara Reber in den Kantonsrat nachgerutscht. Der Geschäftsführer hat die freisinnige Wählerschaft der Stadt Winterthur vertreten. Seit Beginn der laufenden Amtsdauer engagierte sich Markus Hutter in der Finanzkommission. Dort wie auch im Plenum setzte er sich für die Stärkung insbesondere der kleinen und mittleren Unternehmen ein.

Der Kantonsrat durfte Markus Hutter nur gerade 15 Monate zu seinen Mitgliedern zählen. Weil sich der künftige Nationalrat auf kantonaler Ebene auf die Mitunterzeichnung eines einzigen Vorstosses beschränkt hat, wird sein Wechsel nach Bern auch beim Regierungsrat einigen Wehmut auslösen.

1912

Ich danke Markus Hutter ganz herzlich für seine dem Kanton Zürich bisher geleisteten wertvollen Dienste. Ich wünsche ihm gutes Gelingen bei seinem Wirken in der Grossen Kammer des Bundesparlaments sowie persönliches Wohlergehen. (*Applaus.*)

Neu eingereichte parlamentarische Vorstösse

- **Flankierende Massnahmen zur Eröffnung der Westumfahrung**
Postulat *Ueli Keller (SP, Zürich)*
- **Verlängerung der Intendanz Pereira**
Anfrage *Esther Guyer (Grüne, Zürich)*
- **Einhalten der Rechtsmittelfristen des Verwaltungsverfahrensgesetzes (VRG) Art. 1**
Anfrage *Renate Büchi-Wild (SP, Richterswil)*
- **Betrieb eines Schiessstandes im Bereich des neu bundesrechtlich geschützten Auengebiets zwischen Dättlikon und Freiestein**
Anfrage *Marianne Trüb Klingler (SP, Dättlikon)*
- **Wiedereinführung von Kondukteuren in den Zürcher S-Bahnen**
Anfrage *Eva Torp (SP, Hedingen)*
- **Regierungsrätliche Abstimmungspropaganda**
Anfrage *Barbara Steinemann (SVP, Regensdorf)*

Schluss der Sitzung: 12.20 Uhr

Zürich, 24. November 2003

Die Protokollführerin:
Barbara Schellenberg

Vom Ausschuss Ratsprotokolle der Geschäftsleitung genehmigt am 5. Januar 2004.