


193. Sitzung, Montag, 24. Februar 2003, 14.30 Uhr

 Vorsitz: *Thomas Dähler (FDP, Zürich)*
Verhandlungsgegenstände

- 1. Mitteilungen**..... *Seite 15698*
- 18. Massnahmenplan Lufthygiene, Teilplan Flughafen**
 Bericht und Antrag des Regierungsrates vom
 30. April 2002 zum Postulat KR-Nr. 329/1998 und
 geänderter Antrag der KEVU vom 29. Oktober 2002,
3971a..... *Seite 15699*
- 19. Einführung eines Baucontrollings**
 Bericht und Antrag des Regierungsrates vom 7. No-
 vember 2001 zum Postulat KR-Nr. 472/1998 und ge-
 änderter Antrag der KPB vom 17. Dezember 2002,
3910a..... *Seite 15710*
- 20. Bauprogramm Staatsstrassen für die Jahre 2003–
 2005**
 Bericht und Antrag des Regierungsrates vom 27. No-
 vember 2002 und gleich lautender Antrag der KPB
 vom 21. Januar 2003, **4033**..... *Seite 15717*
- 21. Redimensionierung der Westtangente, Zürich**
 Postulat Willy Furter (EVP, Zürich) vom 26. März
 2001
 KR-Nr. 116/2001, RRB-Nr. 1045/11. Juli 2001
 (Stellungnahme)..... *Seite 15734*

22. Projektierung Ortsumfahrungen

- **Adliswil, Nordumfahrung**
- **Greifensee, Ortszufahrt**
- **Kollbrunn, Umfahrung**
- **Uster, Lorenstrasse**
- **Zürich, Waidhaldetunnel (Rosengarten)**

Postulat Hans-Peter Portmann (FDP, Kilchberg),
Thomas Heiniger (FDP, Adliswil) und Ulrich Isler
(FDP, Seuzach) vom 21. Januar 2002

KR-Nr. 21/2002, Entgegennahme, Diskussion

(gemeinsame Behandlung mit KR-Nr. 22/2002)..... *Seite 15746*

23. Alternativen zu Ortsumfahrungen für C-Objekte aus der «Prioritätenreihung Ortsumfahrungen Kanton Zürich» der Baudirektion

Postulat Hans-Peter Portmann (FDP, Kilchberg),
Martin Mossdorf (FDP, Bülach) und Ulrich Isler
(FDP, Seuzach) vom 21. Januar 2002

KR-Nr. 22/2002, Entgegennahme, Diskussion

(gemeinsame Behandlung mit KR-Nr. 21/2002)..... *Seite 15747*

Verschiedenes

- Fraktions- und persönliche Erklärungen
 - *Erklärung der Fraktion der Grünen zur Freisetzung von Gentech-Weizen*..... *Seite 15699*
- Neu eingereichte parlamentarische Vorstösse*Seite 15757*

Geschäftsordnung

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

Mitteilungen

Keine Mitteilungen.

Erklärung der Fraktion der Grünen zur Freisetzung von Gentech-Weizen

Susanne Rihs-Lanz (Grüne, Glattfelden): Die Mehrheit der Schweizer Bevölkerung will keine genmanipulierte Nahrung. Trotzdem kann die ETH Zürich mit ihrem Freisetzungsversuch von Gentech-Weizen starten. Damit beginnt eine neue Ära in der Landwirtschaft, die möglicherweise gravierende Folgen auf die Menschen und die Umwelt haben könnte. Die Grünen verurteilen den Entscheid des UVEK, welches dem zeitlichen und finanziellen Druck nachgegeben und den Beschwerden gegen die vom Bundesamt für Wald und Landschaft erteilte Bewilligung die aufschiebende Wirkung entzogen hat. Unseres Erachtens kann es nicht sein, dass ein solcher Entscheid, welcher einschneidende Auswirkungen auf unser Leben und unsere Gesundheit haben könnte, unter dem Druck der Pharmaindustrie, dem Druck von Zeit und Geld, gefällt wird. Es ist demokratisch bedenklich, wenn ein solcher Versuch gestattet wird, bevor allfällige Beschwerden inhaltlich überprüft sind. Es ist nicht auszuschliessen, dass Pollen von gentechnisch verändertem Weizen wegfliegen und herkömmliche Felder bestäuben werden. Es ist nicht auszuschliessen, dass diese Experimente irreversible Schäden in der Natur und in der Landwirtschaft verursachen könnten. Wir Grüne wollen solche Risiken nicht eingehen, umso mehr, als ein solcher Versuch Tür und Tor für weitere Versuche öffnet. Die Grünen werden alles tun, damit Freisetzungsversuche von genmanipuliertem Weizen gestoppt werden. Wir werden Umweltschutzorganisationen, besorgte Bauern und Bäuerinnen, Ärztinnen und Ärzte für den Umweltschutz und Konsumentenorganisationen in ihrem Kampf gegen unüberlegte, gefährliche Experimente in der Natur unterstützen.

18. Massnahmenplan Lufthygiene, Teilplan Flughafen

Bericht und Antrag des Regierungsrates vom 30. April 2002 zum Postulat KR-Nr. 329/1998 und geänderter Antrag der KEVU vom 29. Oktober 2002, **3971a**

Esther Arnet (SP, Dietikon), Präsidentin der KEVU: Am 21. September 1998 reichte Barbara Hunziker Wanner ein Postulat ein, in dem sie eine Anpassung des «Massnahmenplans Lufthygiene» forderte,

damit die eidgenössische Luftreinhalteverordnung auch in der Flughafenregion eingehalten werden könne. Der Regierungsrat beantragte die Abschreibung des Postulates im Rahmen des Geschäftsberichtes 2000, was der Rat damals ablehnte. Mit Antrag vom 30. April 2002 beantragt der Regierungsrat die Abschreibung nun im ordentlichen Verfahren.

Die Kommission hat die Vorlage an zwei Sitzungen im Oktober 2002 beraten und auch die Postulantin angehört. Eine Minderheit der Kommission beantragt Ihnen, einen Ergänzungsbericht zu verlangen. Die Mehrheit ist der Ansicht, dass das Postulat abgeschrieben werden könne.

Folgendes gab zu reden: Der Regierungsrat schreibt in seinem Bericht, dass das im Luftprogramm 1996 für das Jahr 2001 vorgesehene NO_x-Sanierungsziel nicht erreicht werden könne. Die geltende Massnahmenplanung des Kantons Zürich ist ungenügend. Der Teilplan Flughafen vom Oktober 1999 zeigt Massnahmen auf, die eine Reduktion der NO_x-Emissionen von 130 Tonnen ermöglichen würden. Das reicht aber bei weitem nicht aus. Nötig wäre eine Senkung von beinahe dem Fünffachen, nämlich von 610 Tonnen. Das Bundesgericht hat in seinem Urteil zur Rahmenkonzession festgehalten, dass griffige Auflagen nötig seien. Für die NO_x-Emissionen wurde ein Plafond von 2400 Tonnen pro Jahr erlassen. Das UVEK formulierte als Auflage, der Kanton Zürich müsse seinen Massnahmenplan Lufthygiene konsequent umsetzen und nötigenfalls verschärfen. Erreicht der Flughafen dieses Ziel nicht, kommen die Auflagen des UVEK zum Tragen, nach welchen der Flughafenhalter mindestens weitere 480 Tonnen NO_x-Ausstoss reduzieren müsste. Wenn der Plafond tatsächlich überschritten wird, ist dem UVEK innert drei Monaten eine Situationsanalyse über die NO_x-Belastung der Umgebung des Flughafens sowie ein zusätzliches Massnahmenpaket vorzulegen.

In der KEVU waren wir uns einig: Das ist keine gemütliche Situation! Dass der Plafond eingehalten werden kann, ist unwahrscheinlich, und die Frist von drei Monaten ist enorm kurz. Dass man nicht einfach nichts tuend abwarten sollte, war Konsens. Die Kommissionsmehrheit war allerdings der Meinung, dass ein Ergänzungsbericht wenig bringe. Die Luft wäre damit nicht verbessert, und die Grundlagen seien ausreichend. Eine Minderheit war der Meinung, dass ein Ergänzungsbericht wichtig sei. Die Inhalte wurden vorgegeben. Sie können der Vorlage 3971a entnommen werden, und sie werden mit Sicherheit von

den Antragstellern noch erläutert werden. Die Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt beantragt in ihrer Mehrheit, das Postulat abzuschreiben.

Minderheitsantrag Thomas Weibel, Esther Arnet, Peter Stirnemann, Sabine Ziegler und Regula Ziegler-Leuzinger:

Der Regierungsrat wird zur Verfassung eines Ergänzungsberichts bis spätestens sechs Monate nach Verabschiedung des Geschäfts im Kantonsrat eingeladen.

Die Berichterstattung soll die Luftbelastung bei den verschiedenen in Diskussion stehenden Bewegungsszenarien (420'000; 320'000; 250'000 Bewegungen) aufzeigen und dabei die landseitige Belastung einbeziehen. Für die Veränderung des Modalsplits beim Personal zu Gunsten des öffentlichen Verkehrs sollen Massnahmen aufgezeigt werden. Falls das Sanierungsziel von 2400 t NO_x/a nicht erreicht werden kann, sollen konkrete und terminierte Massnahmen bis zur Unterschreitung der Limite aufgezeigt werden. Für diese Massnahmen sollen die finanziellen Auswirkungen abgeschätzt werden.

Thomas Weibel (Grüne, Horgen): Einiges der Vorgeschichte dieses Postulats hat die Kommissionspräsidentin bereits erläutert. Ich möchte aber doch ergänzen: Der gültige Luftreinhalteplan stammt aus dem Jahre 1996. Mit dem Baukonzessionsgesuch der Flughafendirektion, das im Februar 1999 eingereicht worden war, rechnete man für das Jahr 2010 mit einem Ausstoss von 3440 Tonnen NO_x pro Jahr. Ziel wäre damals 1440 Tonnen gewesen. Mit dieser Planung, mit diesem Gesuch wurde das kantonale Luftprogramm ausgehebelt. Der Anteil des Flughafens auf den Kanton bezogen betrug mit diesen Zahlen übrigens 20 bis 25 Prozent. In der Folge stellte der «Fachbericht Luft» fest, das Sanierungsziel könne in den nächsten 15 Jahren sicher nicht erreicht werden. Es sind keine neuen Massnahmen in Sicht, ausser betrieblichen Einschränkungen, und diese stehen im Widerspruch zum Ausbaivorhaben. Die Flughafendirektion reichte dann vier kleine Massnahmen ein. Das Reduktionspotenzial dieser Massnahmen beträgt rund 130 Tonnen pro Jahr. Der Handlungsbedarf wäre aber um ein Vielfaches grösser.

Die Erteilung der Baukonzession durch das UVEK wurde von der Kommissionspräsidentin unter Zitat der entsprechenden Auflage ausführlich dargestellt. Dass diese Auflagen im Dezember 2000 vom

Bundesgericht geschützt worden sind, ist für uns wesentlich. Es wurde klar festgehalten, dass auch die Landesflughäfen dem Umweltschutz des Bundes unterstellt sind. Das Postulat von Barbara Hunziker Wanner verlangt, den «Massnahmenplan Lufthygiene» aus dem Jahr 1996 so anzupassen, dass auch in der Flughafenregion die Ziele der Luftreinhalteverordnung des Bundes eingehalten werden können. Mit dem vorgelegten Bericht gesteht der Regierungsrat ein, dass, auch unter Berücksichtigung der vier kleinen Massnahmen und in Anbetracht der zu Grunde gelegten Annahmen, das Sanierungsziel – nämlich die Auflage des UVEK von 2400 Tonnen NO_x pro Jahr – nicht erreicht werden kann. Dies dürfen wir nicht einfach als Tatsache hinnehmen, zumal vom landseitigen Verkehr kein Kompensationspotenzial in Form einer Unterschreitung der geforderten Werte eingebracht werden kann. Dennoch beantragen der Regierungsrat und die Mehrheit der KEVU, das Postulat abzuschreiben, und tun so, als ob alle Forderungen erfüllt wären, beziehungsweise schieben die Verantwortung dem Flughafenhalter zu und ignorieren damit die eigene Aufsichtspflicht. Aber auch dort, bei der Unique, werden unsere Vertreter, die Regierungsräte – Dorothee Fierz sitzt hier –, nicht aktiv in dieser Richtung. Jede Überschreitung eines Luftreinhaltezieles muss uns zum Handeln veranlassen. Wir wissen aber alle, dass gerade für den Flughafen heute die Annahmen von gestern nicht mehr gelten. Die Entwicklung der Flugbewegungszahlen wird seit dem Grounding der Swissair aus unterschiedlichen Gründen nicht mehr so euphorisch beurteilt. 320'000 Bewegungen waren ja auch im Kantonsrat bereits mehrheitsfähig. Ich will die Plafonierung und die Luftreinhaltung nicht vermischen, aber der Flughafenbetrieb mit der Anzahl Flugbewegungen kann und darf die Luftreinhaltung nicht ignorieren. Ich verlange deshalb einen Ergänzungsbericht mit den in Diskussion stehenden Bewegungsszenarien von 420'000, 320'000 und 250'000 Flugbewegungen als Eingangsgrössen. Sollte das Sanierungsziel bei einzelnen Szenarien nicht erreicht werden, sind konkrete und zeitlich festgelegte Massnahmen bis zur Unterschreitung der Limite aufzuzeigen. Für diese Massnahmen sind die finanziellen Auswirkungen abzuschätzen, seien dies Investitionskosten oder betriebliche Aufwände oder Einschränkungen. Ein solcher Ergänzungsbericht wird aus der Sicht des «Massnahmenplans Lufthygiene» wichtige Entscheidungsgrundlagen im Hinblick auf die Verträglichkeit und die Folgekosten der genannten Szenarien liefern und damit auch für einen «Massnahmenplan Lufthygiene», der die Ziele der Luftreinhalteverordnung des Bundes einhält, wie es das

Postulat verlangt. Ich bitte Sie, den Minderheitsantrag auf Verfassen eines Ergänzungsberichts zu unterstützen.

Lorenz Habicher (SVP, Zürich): Für die SVP-Fraktion ist der vorliegende Bericht des Regierungsrates über den «Massnahmenplan Lufthygiene» genügend, und wir werden das Postulat 329/1998 als erledigt abschreiben.

Zum heutigen Zeitpunkt erfüllt der Luftverkehr des Flughafens Kloten die berechneten Verkehrsprognosen in keiner Art und Weise. Die zu erwartende Verkehrszunahme ist nach dem Zusammenbruch der Swissair-Group nicht annähernd erreicht worden, und die Irak-Krise dämpft die Erwartungen weiter massiv. Die Umweltverträglichkeitsprüfung für die fünfte Ausbautetappe mit einem NO_x-Emissionsplafond von 2400 Tonnen per Anno garantiert weitere Massnahmen und Konsequenzen für die zukünftige Entwicklung des Flughafens. Die Regierung stellt im Weiteren sicher, dass auch zukünftig keine flughafeninduzierte Zunahme unkontrolliert und unbeachtet bleibt. Die fünf dazu bereitgestellten Massnahmen FL1 bis FL5 stellen ein taugliches Instrument dar, müssen als Ganzes aber noch besser greifen. Der Flughafen wird also auch im Bereich der Emissionen ein Teil des Kantons Zürich und des schweizerischen Regelwerks bleiben, und auf die jährliche Emissionsbilanz darf man gespannt sein. Ein Ergänzungsbericht in dieser Sache ist somit nicht nötig und auch nicht erwünscht. Im Wissen, dass der Regierungsrat verpflichtet ist, den «Massnahmeplan Lufthygiene» an die ändernden Gegebenheiten anzupassen – ob er will oder nicht –, wird ein adäquates Handeln vorgegeben, und weitere Berichterstattungen im Rahmen dieses Postulates wären überflüssig.

Noch kurz zu den Massnahmen FL3 und FL4 des Luftprogrammes: Als einzige Mitglieder dieses Kantonsrates kennen Bruno Dobler und ich die Funktion einer Auxiliary Power Unit (APU) und deren effizienter, bestmöglicher Einsatz im Flugbetrieb. Mit der geplanten neuen Triebwerksprüfhalle werden auch die überholten Schalldämpferanlagen weichen und ein weiterer Schritt zur konsequenten Umsetzung verschärfter Bestimmungen in einem schwierigen Umfeld getan.

Die Kommissionsminderheit ist mit einem Rückzug ihres Begehrens am besten beraten. Für die Unterstützung der Kommissionsmehrheit und die Abschreibung dieses Postulates danke ich Ihnen.

Sabine Ziegler (SP, Zürich): Im Jahre 1998 hat Barbara Hunziker Wanner ein wichtiges Postulat eingereicht, welches anscheinend Mühe macht, es zu beantworten. Deshalb sollte es im Jahre 2001 sang- und klanglos abgeschrieben werden. Keuchend kommt es aber heute zur Sprache. Es ist nicht erst seit letzter Woche, als Zürich zum Epidemieherd der Schweiz für Grippe ausserkoren wurde, dass wir uns Sorgen um die Atemwege unserer Bevölkerung und die Luftqualität im Allgemeinen machen. Die Luft am Flughafen ist besonders. Sie riecht nach der grossen Welt. Aber sie ist auch Besorgnis erregend durch Stickoxyde und Schwebestoffe stark belastet. Ja, die Internationalität stinkt zum Himmel!

Für den Kanton gelten zwei Regelungen: Das oberste Ziel wird durch die Luftreinhalteverordnung vorgegeben. Und das heisst, dass nicht mehr als 30 Mikrogramm pro Kubikmeter NO_x eingeatmet werden dürfen. Das zweite Ziel hat sich durch diese Ausnahmeregelung, durch die Rahmenkonzession um den Flughafen – also den Bundesgerichtsentscheid, welchen die Kommissionspräsidentin schon vorher genannt hat – eine Plafonierung der NO_x -Werte auf 2400 Tonnen pro Jahr zugelassen. Dies für so genannte flughafeninduzierte Immissionen. Also was heisst das? 80 Prozent dieser Immissionen stammen vom Flugbetrieb, 10 Prozent von der Abfertigung und die restlichen 10 Prozent vom landseitigen Verkehr. Laut den Prognosen für die fünfte Ausbautetappe sollten die Werte auf 3010 Tonnen NO_x pro Jahr ausfallen, und wie sie schon jetzt sehen 600 Tonnen zu viel. Was interessant ist: Die 10 Prozent landseitiger Verkehr sind hier nicht enthalten. Das heisst, wir sprechen um ein Gesamttotal von einer Prognose 3320 Tonnen pro Jahr, und das braucht nicht viel Mathematik, aber das sind doch ungefähr 900 Tonnen NO_x zu viel. Dieser Wert wurde schon erreicht oder darf schon erreicht werden durch Massnahmen, wie die emissionsabhängigen Landegebühren, die Minimierung dieser so genannten Auxiliary Power Units zu bodengebundenen Anlagen oder die Optimierung von Abfertigung und Unterhaltsverkehr. Diese Massnahmen sind unseres Erachtens zu schwach und geradezu zynisch. Auch wenn das erwähnte Bonus-Malus-System eingeführt werden kann oder sollte, haben wir es immer noch nicht erreicht, und hier spielen wir ein gefährliches Spiel mit der Bevölkerung, welches durch Gesundheit, durch die Abwertung von Boden und Liegenschaften, aber auch durch die Lebensqualität als solches zu zahlen hat.

Ich mache einen kleinen Exkurs zu der so genannten Sapaldia-Studie, welche eine Abkürzung ist für «Swiss Study for Air Pollution and

Long Diseases In Adults», eine massgebende Studie in Zusammenhang Luftemissionen und Lungenatemnoterkrankungen. Diese Studie wurde im gleichen Jahr wie das Postulat von Barbara Hunziker Waner abgeschlossen. In der ersten Etappe wurden 10'000 Personen untersucht in einer Langschnittstudie, und da hat sich ganz klar gezeigt, dass signifikant negative Beziehungen zwischen Lungenfunktion und Langzeitbelastungen durch Luftschadstoffe bewiesen sind. Die Luftschadstoffe hier: NO_x und Schwebestoffe als primärer Stressor. Pro zehn Mikrogramm NO_x pro Kubikmeter hat sich eine Steigerung um 41 Prozent von Atemnot pro chronischer Bronchitis, aber auch Vorläufer von Asthma, gezeigt. Seit zwei Jahren ist die Sapaldia-2-Studie in Gang, und hier wird die Beziehung Luftschadstoff–Mortalität – also Sterberate – und Störungen im Herz-Kreislaufbereich untersucht. Erste Ergebnisse aus der Region Basel liegen vor und zeigen erschreckende Ergebnisse. Wollen wir das? Ich meine Nein! Dürfen wir uns das leisten? Ich meine Nein! Deshalb ist die SP-Fraktion ganz klar der Meinung, dieser Ergänzungsbericht hat mit Auszehrung zu tun, hat auch mit der Pflicht der allgemeinen Bevölkerung zu tun. Wir wollen eine Szenarioanalyse der Flugbewegungen, weil uns ist klar, dass die 80 Prozent, welche diese Emissionen ausmachen, durch die Flugbewegungen, durch den Flugverkehr, ganz klar gezeigt werden muss, was heisst das bei 250'000 Bewegungen, aber auch bei 320'000 Bewegungen, weil wir sind überzeugt, es gibt diesen Plafonierungsgedanken nicht nur auf der Tonnage, aber auch müssen wir das ansprechen im Bereich der Flugbewegungen als solchen.

Zudem ist es uns ganz klar, ein wichtiger Punkt, den Modalsplit beim landseitigen Verkehr zu verbessern. Es hat sich durch die Kommissionsbefragung gezeigt, dass es, als die Swissair noch bestanden hat, fortschrittliches Mobilitätsmanagement und Vorkehrungen, Abmachungen gab. Ich denke an Sachen wie ein Jobticket. Seitdem die Swissair sich da auflöste, sind Einzelabmachungen im Bereich, wie bekomme ich meine Passagiere, wie bekomme ich auch mein Personal auf den öffentlichen Verkehr bis und mit dem Flughafen, sind diese Abmachungen viel schwieriger zu unterstützen. Und hier wäre ein klares Anreizsystem, ein neuer Druck für die Verhandlungen, wie wir diese 10 Prozent landinduzierte Emissionen verkleinern können, angesagt. Es ist uns klar – und ich denke, das ist für den ganzen Rat wichtig –, dass diese Ansätze, wie können wir diese Tonnage oder diese 900 – überlegen wir mal das! – diese 900 Tonnen NO_x , die wir jährlich ausstossen, zu viel ausstossen, wie können wir das runtersen-

ken? Hier müssen Massnahmen aufgezeigt werden. Hier müssen aber auch die Auswirkungen, die finanziellen Auswirkungen aufgezeigt werden.

Und wo können wir uns sonst noch abstützen, dass dieser Ergänzungsbericht wichtig ist? Ich zitiere aus dem Luftprogramm-Ergänzungsbericht 2002, und hier heisst es unter dem Teil Flughafen: «Mit der Plafonierung von 2400 Tonnen NO_x pro Jahr soll bewusst sein, dass es nur als Etappenziel verfolgt wird. Langfristiges Ziel bleibt jedoch, dass die gesamte Bevölkerung keinen übermässigen Emissionen ausgesetzt ist.» Regierungsrätin Dorothee Fierz, das sind Ihre Aussagen, das ist Ihr Bericht, und jetzt hätten Sie die Möglichkeit und die Chance, wegweisend im Rahmen eines Ergänzungsberichts die zweite und dritte Etappe, wie wir diese Emissionen bändigen können, jetzt könnten Sie nicht nur Worte, aber wirklich Taten bringen. Im Namen von vielen Personen aus der belasteten Region, auch im Namen der Krankenkassenprämienzahlerinnen und -prämienzahler – und das sind wir auch alle hier im Rat –, denn wir zahlen die Kosten für diese Gesundheitsschäden. Ich will, dass wir alle hier eine klare Unterstützung für diesen Minderheitsantrag setzen, und ich danke Ihnen für Ihre Unterstützung.

Willy Germann (CVP, Winterthur): Ich bitte Sie im Namen der CVP, das Postulat abzuschreiben. Es stimmt, Sabine Ziegler, dass die Luft in der Flughafenregion schlecht ist. Es stimmt, dass schlechte Luft Atemwegserkrankungen erzeugt. Es stimmt auch, Sabine Ziegler, dass dies die Krankenkassen belastet. Es stimmt, dass das Ziel der notwendigen Reduktion der NO_x-Emissionen in der Flughafenregion nicht erreicht wird. Doch wie kann das Sanierungsziel erreicht werden? Sicher nicht dank eines Ergänzungsberichtes! Was bringt ein Ergänzungsbericht? Er bringt der Verwaltung mehr Aufwand, er bringt einem Umweltbüro einen Auftrag, er produziert Kosten, aber er bringt kein My neue Erkenntnisse. Und vor allem ändert er nichts, aber auch gar nichts, an der Luftsituation im Raum des Flughafens.

Heute schon wissen wir, dass im Wesentlichen zwei Faktoren die NO_x-Emissionen im Flughafengebiet reduzieren können. Zum einen weniger Flugbewegungen – dieser Umstand ist eingetreten, allerdings unsanfter als gewollt. Weniger Flugbewegungen in Kloten wären zudem möglich durch eine bessere Verteilung der Flugbewegungen auf andere Schweizer Flughäfen sowie eine Verlagerung des Regional-

flugverkehrs auf die Bahn. Für die CVP ist die Plafonierung auf 320'000 Flugbewegungen ganz klar notwendig. Der andere wichtige emissionsdämmende Faktor: eine moderne, schadstoffärmere Flotte. Diesbezüglich war Swissair und ist Swiss im Vergleich zu anderen Fluggesellschaften kaum zu kritisieren. Und andere Fluggesellschaften können mit dem Anreizsystem – das heisst mit emissionsabhängigen Landegebühren – motiviert werden, ihre Flotte zu erneuern oder zumindest nur mit moderneren Flugzeugen Kloten anzufliegen. Alle anderen betrieblichen Massnahmen, die von geringerer Wirkung sind, wurden schon eingeleitet. Ein Ergänzungsbericht klammert die zwei grössten Probleme aus. Zum immer grösseren Problem als die Schadstoffbelastung wird der Lärm. Das ist übrigens auch beim Strassenverkehr so. Lärmabhängige Landegebühren sollten zum Beispiel ein Thema sein. Dies wird sich aber kaum in einem Ergänzungsbericht finden. Ebenso ausgeklammert würden die CO²-Emissionen – das grosse Klimaproblem unseres Planeten. Beides gehörte nämlich nicht zum Auftrag an einen Ergänzungsbericht. Nicht ausgeklammert würde allerdings das Problem des landseitigen Verkehrs. Ob mit der Glattalbahn schlussendlich der vom Bund verlangte Modalsplit von 42 Prozent erreicht wird, wage ich zu bezweifeln, vor allem angesichts der Parkraumwünsche der Unique. Beim landseitigen Verkehr muss sich der Bund aber selber in die Pflicht nehmen – und das würde auch nicht in einem Ergänzungsbericht stehen. Wenn der Bund vom Kanton Massnahmen verlangt – wohlverstanden für ein Ballungsgebiet, das neben der höchsten schweizerischen Nutzungsdichte auch noch den grossen Landesflughafen aufweist –, dann müsste der Bund selber mehr für einen umweltfreundlichen Agglomerationsverkehr tun. Dann müsste er unverzüglich die Engpässe im Schienennetz des Kantons Zürich beheben helfen. Der Durchgangsbahnhof allein genügt nicht. Es liegt also am Regierungsrat und auch an den Bundesparlamentariern aus unserem Kanton, den Bund an diese Pflicht zu erinnern. Das wäre notwendiger als ein teurer Ergänzungsbericht, der nichts bringt.

Thomas Hardegger (SP, Rümlang): Der Bericht zeigt ja deutlich auf, dass im Zeitpunkt, in dem der Emissionsplafond von 2400 Tonnen NO_x erreicht ist, die Stickstoffbelastung in weiten Teilen der Flughafenregion deutlich über dem Immissionsgrenzwert der Luftreinhalteverordnung liegen wird. Das wird eine schwer wiegende, zusätzliche gesundheitliche Gefährdung der Bevölkerung zur Folge haben. Als Anwohner bin ich entsetzt, und ich bin auch entrüstet, wie schicksals-

ergeben der Regierungsrat sagen kann, der Flughafen produziere halt zu viel Emissionen, der Kanton habe aber keine Möglichkeit und eigentlich auch nicht den Willen, sich für Verbesserungen einzusetzen.

Wenn wir etwas verbessern wollen, dann müssen wir heute eingreifen. Die Entwicklung auf dem Flughafen, wie sie gegenwärtig stattfindet, gibt uns die nötige Zeit und den nötigen Spielraum. Die Luftreinhalteverordnung ist zum Schutz der Bevölkerung gemacht worden. Ich bin mir bewusst, dass der Luftverkehr zu einer Belastung führt, doch verlange ich gerade deswegen, dass alle technischen Möglichkeiten ausgenutzt werden, damit das wirtschaftliche und das gesellschaftliche Leben in einer Qualität erhalten bleiben, die die gewachsenen Strukturen der Gemeinden in der Flughafenregion schützt. Es ist unsinnig, dass der Bund eine Emissionsgrenze für den Flugbetrieb festlegt, die es dem Kanton verunmöglicht, die von der Luftreinhalteverordnung geforderte Gesamtemission im Kanton Zürich einzuhalten. Ich kann mir nicht vorstellen, dass Sie hier im Rat bei Zunahme eines übermässigen Luftverkehrs dann plötzlich mit der Limitierung des Lastwagenverkehrs reagieren möchten, damit wir die Gesamtemission einhalten würden. Der Regierungsrat müsste deshalb jetzt in Bern darauf hinwirken – so wie er es ja auch beim Staatsvertrag oder bei der Nachtruhe gemacht hat –, dass der Bund den Emissionsplafond des Flughafens massiv auf höchstens 1800 Tonnen pro Jahr senkt. Anlass dazu böten ihm die geänderten wirtschaftlichen und ökologischen Rahmenbedingungen heute für die Entwicklung am Flughafen und auch die Erkenntnisse aus den Erhebungen der Luftschadstoffe, wie wir sie auch im Bericht zum Teil ansatzweise finden.

Der Kanton hat doch ein vitales Interesse daran, mehr Spielraum für eigene Massnahmen zu erhalten. Nehmen wir die Krise des Luftverkehrs jetzt als Chance – als Chance für einen verträglichen Luftverkehr und bessere Luftqualität in den Flughafengemeinden! Kurz- und mittelfristig hätte dies für die Entwicklung am Flughafen, wie sie beim gegenwärtigen Geschäftsverlauf abzusehen ist, keine Einschränkungen zur Folge. Bei der Planung der langfristigen Entwicklung müsste aber auf den neuen Plafond zum Wohle der Gesundheit der Anwohnerinnen und Anwohner Rücksicht genommen werden. Ich fordere ja keine neuen Auflagen für den schleppenden Flugbetrieb! Ich fordere, dass alle technischen Möglichkeiten ausgeschöpft werden, damit die Zunahme des Luftverkehrs und nicht die Luftbelastung zunimmt. Wie gesagt: Das gegenwärtige und mittelfristig zu erwartende Luftverkehrsaufkommen gibt uns dazu Gelegenheit und zeitli-

chen Spielraum. Der Ergänzungsbericht soll uns hier die Bedrohung und die Lösungsansätze aufzeigen.

Regierungsrätin Dorothee Fierz: Für die Regierung ist es keine Frage. Wir wollen die Luftbelastung in der Flughafenregion möglichst gering halten. Und wir sind uns auch bewusst, dass noch nicht alle Ziele erreicht sind, so zum Beispiel die Verpflichtung der Unique, mit zusätzlichen Massnahmen bis ins Jahr 2010 die Emissionen um weitere 480 Tonnen NO_x pro Jahr zu senken.

Doch diese Massnahmen erreichen wir nicht mit einem Ergänzungsbericht, der in sechs Monaten mit einem enormen finanziellen und administrativen Aufwand erstellt werden muss. Aber die Vorgabe ist eine Verpflichtung für die Regierung und für das Unternehmen. Wichtig ist doch, dass die Massnahmen eingeleitet werden. Sabine Ziegler, wir wollen eben Taten und nicht Worte, und Sie wollen jetzt Worte in einem Ergänzungsbericht statt Taten.

Ich darf Ihnen sagen, dass wir als Regierungsrat die Luftreinhalteverordnung überhaupt nicht ausgehebelt haben, wie uns das Thomas Weibel unterstellt, sondern wir haben mit der Ergänzung des Luftprogramms erste Massnahmen eingeleitet. Wir haben eine Emissionsüberwachung mit flächendeckendem Messnetz seit einem Jahr in Betrieb, und die verschiedenen anderen Massnahmen, wie die jährliche Emissionsbilanz, sind bereits eingeleitet. Ich denke, im Moment können wir Ihnen nicht mehr Transparenz liefern, als wir dies in der Postulatsantwort getan haben, und ich bitte Sie dringend, uns von einem Ergänzungsbericht zu entlasten und uns die Ressourcen zu überlassen, damit wir echte Massnahmen einleiten können.

Schlussabstimmung

Der Antrag der vorberatenden Kommission wird dem Minderheitsantrag von Thomas Weibel gegenübergestellt. Der Kantonsrat beschliesst mit 78 : 51 Stimmen, dem Antrag von Regierungsrat und vorberatender Kommission gemäss Vorlage 3971a zuzustimmen und das Postulat KR-Nr. 329/1998 als erledigt abzuschreiben.

Das Geschäft ist erledigt.

19. Einführung eines Baucontrollings

Bericht und Antrag des Regierungsrates vom 7. November 2001 zum Postulat KR-Nr. 472/1998 und geänderter Antrag der KPB vom 17. Dezember 2002, **3910a**

Ueli Keller (SP, Zürich), Präsident der KPB: Die Kommission Planung und Bau hat sich an zwei Sitzungen eingehend über das Thema informieren lassen, einmal aus Sicht der Regierung, beziehungsweise der Baudirektion, und einmal aus Sicht der Finanzkontrolle. Ich kann Ihnen sagen: Das war ein erstaunliches Kontrastprogramm.

An der ersten Sitzung hat uns der Kantonsbaumeister die Sicht des Hochbauamtes dargelegt, so wie Sie sie sinngemäss in der Vorlage 3910 der Regierung finden. Das hatte die Kommission Planung und Bau so weit überzeugt, dass sie mit dem Abschreiben des Postulates einverstanden gewesen wäre. Dann hat aber die Finanzkommission, namentlich ihr damaliges Mitglied und Mitunterzeichner des Vorstosses Ernst Jud, hartnäckig insistiert und darauf hingewiesen, dass in der Antwort der Regierung die Begriffe «Controlling» und «Kontrolle» nicht klar auseinander gehalten oder gar bewusst miteinander vermengt würden. Diese Auffassung hat uns an einer zweiten Sitzung dann Renato-Carlo Müller von der Finanzkontrolle detailliert auseinander gesetzt.

Dies hat uns zu den in der a-Vorlage formulierten Fragen geführt, die wir die Regierung bitten, in einem Zusatzbericht zu beantworten und dabei zu berücksichtigen, dass es sich beim Controlling um ein Führungsinstrument handelt, das zwingend ausserhalb der ordentlichen Projektorganisation angesiedelt ist, und dank dieser Aussensicht unabhängig und unbefangenen Beurteilungen zur Wirtschaftlichkeit, zum Berichtswesen, zur Projektsteuerung erstellt und quartalsweise der obersten Leitung Rechenschaft geben kann. Dieser Auftrag kann verwaltungsintern oder -extern ausgeführt werden. Das Wesentliche dabei ist die Unabhängigkeit von der Projektorganisation, die – verstrickt ins Tagesgeschäft und die Verantwortung für die eigenen Entschiede – dazu neigen mag, über die eigene Arbeit zu wenig kritisch zu berichten. Dass dies in der Debatte bei der Überweisung des Postulates am 8. Dezember 1998 bereits so gemeint war, kann man dem Ratsprotokoll entnehmen. Damals war der Regierungsrat in Anwesenheit der Regierungsräte Hans Hofmann und Eric Honegger bereit, das Postulat entgegenzunehmen, und zwar ohne die geringste Andeutung,

dass sie es für überflüssig hielten. Das Postulat wurde mit 102 : 0 Stimmen überwiesen, mit einigen Enthaltungen also, die darauf zurückzuführen sind, dass Thomas Büchi fand, er und Franz Signer hätten als GPK-Mitglieder bereits zehn Jahre früher, im Jahre 1988, dasselbe mit einem Postulat gefordert, seien damals aber abgeblitzt.

Wir hoffen also, dass die Regierung sich beim Verfassen des Ergänzungsberichts diesmal an ihre Bereitschaft im Jahre 1998, das Postulat entgegenzunehmen, erinnert, sich ernsthaft überlegt, welche Verbesserungen in der Überwachung und Steuerung von Bauprojekten angebracht sind und nicht weiterhin auf den Langmut oder das kurze Gedächtnis der Milizparlamentarierinnen setzt.

Offensichtlich gibt es bei grossen Vorhaben, wie sie in Frage 1 erwähnt sind, die in mehreren Etappen verwirklicht und mit Geld aus verschiedenen Zuständigkeiten bezahlt werden, den Bedarf nach besserer Übersichtlichkeit bei der Abrechnung. Insbesondere ist zu prüfen – wie in Frage 3 aufgeworfen –, ob die Bauabrechnungen nicht dem Parlament zur Abnahme vorgelegt werden sollen, beispielsweise so, wie dies in der Stadt Zürich gegenüber der Rechnungsprüfungskommission gemacht wird. Ein positiver Nebeneffekt eines solchen Vorgehens wäre, dass das Parlament mit der Zeit erkennen kann, ob mit den bewilligten Mitteln tatsächlich haushälterisch umgegangen wird oder ob die Kostenvoranschläge, die hier in diesem Haus in letzter Zeit häufig als überrissen oder aufgebläht kritisiert wurden, wirklich zu viel Luft beinhalten, die dann ebenfalls während der Bauzeit für Projektänderungen oder -ergänzungen verwendet wird. Selbstredend gilt dies nicht nur für den Hochbaubereich, der in den letzten paar Vorlagen im Zentrum des Interesses stand, sondern es gilt ebenfalls für den Tiefbaubereich, in dem es um noch erheblich mehr Geld geht.

Für die einstimmige Kommission Planung und Bau bitte ich Sie um Zustimmung zur Vorlage 3910a, die von der Regierung einen Ergänzungsbericht verlangt.

Willy Furter (EVP, Zürich): Im erwähnten Postulat wird der Regierungsrat ersucht, die Einführung eines wirkungsvollen Baucontrollings zu prüfen. In der Antwort des Regierungsrates wird zwar «Controlling» immer wieder mit «Kontrolle» in Verbindung gebracht. Während der Bauausführung eines Bauprojekts erfolgt die Kontrolle einerseits über den jährlichen Voranschlag und andererseits mit der Über-

wachung der Arbeiten durch die Bau- und Projektleitung. Diese strebt kostengünstige Lösungen an und ist gehalten, die laufenden Bauabrechnungen periodisch anhand der Kostenvoranschläge und des bewilligten Kredits zu überprüfen. Es wird während der Bauarbeiten auch überprüft, ob kostengünstigere Varianten umgesetzt werden können. Der Regierungsrat ist nun der Ansicht, dass ein wirkungsvolles Baucontrolling einschliesslich Kostenkontrolle bestehe. Eine externe Kontrollinstanz würde weder in zeitlicher und fachlicher noch in wirtschaftlicher Hinsicht eine Effizienzsteigerung bedeuten.

In der KPB wurden dennoch Bedenken geäussert. Es wird befürchtet, dass bei verschiedenen Projekten ohne Projekt- und Baucontrolling zu teuer gebaut werde. Durch Steuerung eines Bauvorhabens erhofft man sich, Einsparungen machen zu können. Deshalb fordert die KPB einen Ergänzungsbericht, in dem auch bisherige Bauvorhaben und Projekte mit erheblichen Kostenüberschreitungen untersucht werden. Ich empfehle Ihnen im Namen der EVP-Fraktion, der Vorlage 3910a zuzustimmen, also einen Ergänzungsbericht zu verlangen und damit zu diesem Kontrastprogramm – wie es Ueli Keller nennt – einen eindeutigen Entscheid zu treffen.

Thomas Hardegger (SP, Rümliang): Wie schon Ueli Keller ausgeführt hat, ist in der KPB ein grosses Umdenken entstanden, nachdem uns die Baudirektion zuerst eigentlich erklärt hatte, wie gut alles laufe und wie ein Projekt von der Genehmigung bis zur Realisierung von bis zu acht Instanzen kontrolliert werde. Da hatte man sogar das Gefühl, das sei vielleicht sogar zu viel des Guten oder es würde vielleicht sogar zu viel Verwaltung hinter den Projekten stecken. In der Zwischenzeit hat dann, auch durch Intervention der FIKO und der Finanzkontrolle, das Umdenken stattgefunden. Wir denken, dass dieser Ergänzungsbericht nötig und wichtig ist. Die Fraktion der SP ist deshalb auch der Ansicht, dass wir abklären sollten, ob ein externes Projektcontrolling angesprochene Fälle wie die grossen Kreditüberschreitungen verhindern könnte. Dass das interne Modell der Baudirektion – auch wenn Projektmanagement und Projektcontrolling personell getrennt würden – zu Verfilzung und Betriebsblindheit führen kann, ist ja klar. Es ist nicht die Menge der Berichte, Kontrollen und Standortbestimmungen Ausschlag gebend, sondern letztlich die Qualität.

Man darf sich aber auch keine Illusionen über das Allheilmittel «Controlling» machen. Nicht vieles, was man auswärts an Private

vergift, hat zu Kosteneinsparungen geführt. Als abschreckendes Beispiel seien hier die Revisionen der Krankenkassenverbilligungen auf den Gemeindeverwaltungen erwähnt, die man ja auch privatisiert hat. Und die Idee, dass ein externer Controller seine Kosten durch Verbesserung des Projektablaufes und deren Kosteneinsparungen wettmache, muss erst noch belegt werden. Gespannt, aber auch mit einer gewissen Skepsis, warten wir auf den Ergänzungsbericht. Wir bitten Sie, den Antrag der KPB zu unterstützen.

Felix Müller (Grüne, Winterthur): Auch die Grünen unterstützen selbstredend diesen Antrag. Es ist in der Tat so, dass ein gewisses Unbehagen im Raum steht, dass wir nicht genau wissen, wie effektiv und wie effizient die Ausgaben im Baubereich wirklich sind, respektive, wo Verbesserungen nötig sind. Dabei, so glaube ich, ist auch ein Unterschied zu machen zwischen Projektvorlagen, die in der Regel einigermaßen überschaubar sind, wie sie abgerechnet werden. Ich denke, wir haben im Budget, respektive bei der Realabrechnung, die Möglichkeit, die getätigten Investitionen zu überprüfen, um zu sehen, dass in der Regel die Abrechnungen einigermaßen funktionieren. Dort, wo wir mehr Probleme haben, ist bei den Rahmenkrediten, respektive bei Projekt- oder Rahmenvorgaben, wie die Spitalplanungen, die hier in der Anfrage, die wir im Ergänzungsbericht stellen, explizit wünschen. Bei der Universitätsplanung Zürich und auch bei der Gesamtplanung für das Kantonsspital Winterthur ist ganz klar ausgewiesen, dass bei der damaligen Planung eine andere Zielsetzung vorhanden war, als wenige Jahre später mit den Einzelprojekten, die dem Kantonsrat vorgelegt wurden. Und der Kantonsrat hat diese Projekte gegen den Widerstand der Grünen, die auch in der Kommission darauf hingewiesen hatten, dass hier von der Gesamtplanung abgewichen werde, Einzelprojekte genehmigt. Es ist also so, dass beim Universitätsspital Zürich und beim Kantonsspital Winterthur die Zielvorstellung der Gesamtplanungen jeweils kurze Zeit, nachdem diese Gesamtplanungen, die ja übrigens für sehr teures Geld erstellt wurden, bereits verändert, respektive in einem grossen Ausmass überschritten wurden mit der Sanktion dieses Rates, dieses Hauses. Somit wäre also auch zu überprüfen, wie weit ein Controlling, das ausserhalb der Verwaltung angesiedelt wäre, eben genau diese Effizienz, diese Fragestellungen, ob eine Abänderung einer ursprünglichen Gesamtplanung Sinn macht und mit dieser Gesamtplanung vereinbar ist oder nicht. Ich glaube, hier müsste man auch eingreifen, und hier müsste der Kan-

tonsrat auch eine Möglichkeit der Überprüfung haben, wieso eine Projektvorlage, die auf einer Grundlage, auf einer Planung, auf einer Gesamtplanung basiert, plötzlich andere Ausmasse annimmt, als ursprünglich vorgesehen. Ich kann Sie nur darauf hinweisen: Der nächste Fall, der in diese Richtung gehen könnte, wenn er bewilligt würde, ist das Polizei- und Justizzentrum. Hier wird dann ein Rahmenkredit von 550 Millionen zur Bewilligung vorgeschlagen, und bis das alles realisiert wird, kann es dann plötzlich eine Milliarde ausmachen. Und wenn das alles Einzelprojekte sind, merkt der Kantonsrat gar nicht so richtig, dass plötzlich der Kredit massiv überschritten wird, weil die Teuerung und ich weiss nicht, was noch alles für geänderte Projekte, Zusatzvorstellungen, die ausserhalb des gesetzlichen Rahmens sind, auch noch Einfluss nehmen, und wir da gar nicht richtig den Überblick haben. Genau in solchen Fällen wäre ein Controlling richtig und wichtig, und ich denke auch, die Aussagen von Kantonsingenieur Georg Pleisch, die in den Medien vom letzten Freitag kolportiert wurden, sind vielleicht zu bedenken. Scheinbar habe er den Medien gegenüber gesagt, wieso die Baukosten beim Üetlibergtunnel nicht überschritten worden seien, weil man die besten drei Offerten zusammengezählt und dies als Kostenvoranschlag genommen habe. So gehts ja dann wohl auch nicht! Ich bitte Sie, dem Antrag der Kommission zuzustimmen.

Ratspräsident Thomas Dähler: Felix Müller, dieser Witz ist mindestens 20 Jahre alt! Den hat Georg Pleisch nicht erfunden!

Ruedi Hatt (FDP, Richterswil): Auch die FDP unterstützt den Zusatzbericht, also, dass man dann dieses Postulat nur mit Zusatzbericht behandelt, und zwar: Der Sinn dieses Berichtes wäre eigentlich, dass dort drin geklärt wird, was denn das Controlling soll und was das Controlling eben nicht kann. Das Controlling wäre möglichst früh einzusetzen, nämlich schon dann, wenn es um Architektur, Aussehen und um die so genannten Kosten geht, die uns dann da in Kostenvoranschlägen vorgelegt werden. Ein Controlling, das einfach zu kontrollieren hat, ob ein Unternehmer oder eine Unternehmerin günstig oder weniger günstig gerechnet hat, haben wir eigentlich in den Submissionsvorschriften geregelt. Aber das Problem liegt immer darin, dass unsere Bauten – ich sage «unsere», nämlich die öffentlichen Bauten – einen sehr hohen Standard haben. Und dieser Standard rührt davon

her, dass meistens in Architekturwettbewerben mit versierten Planerinnen und Planern formal ganz gute Lösungen getroffen werden. Und jetzt kommt das Problem, dass wenn diese umgesetzt werden müssen, dass es eben keine Prototypen sind, sondern da wird entwickelt, da werden neue Sachen konstruiert und schlussendlich laufen dann die Kosten davon. Wir haben ja eigentlich immer auch gefordert, dass schon beim Projekt, bevor irgendjemand zu planen beginnt, der Kanton eigentlich Vorgaben geben könnte, in welchem Umfang denn der Kubikmeterpreis dieses Vorhabens sein soll oder sein darf. Wir gehen die Geschichte immer anders an. Wir planen immer und haben dann eine sehr gute Lösung, aber diese sehr gute Lösung probieren wir dann, als Prototypen umzusetzen. Und dort liegt eigentlich die Hauptursache von Kostenüberschreitungen. Wenn Sie nämlich das gleiche Gebäude etwa zum fünften Mal bauen, wie das im Wohnbau der Fall ist, dann haben Sie das Problem nicht. Aber diese öffentlichen Bauten – das fängt schon an bei Feuerwehrdepots, die da in der Welt stehen – sind immer relativ formal anspruchsvoll. Und deshalb müsste eben in diesem Zusatzbericht dann geklärt werden, wo denn das Controlling einschreiten kann. Und wenn das Controlling dazu dienen soll, dass günstigere Lösungen getroffen werden, dann muss das Controlling auch die Kompetenz haben, in Bezug auf die Architektur gewisse Änderungen zu tolerieren. Sonst haben wir nämlich nachher den Streit mit dem so genannten geistigen Urheber des Projektes, ob denn diese günstige Lösung überhaupt noch diesen formalen Aussagen, die da angestrebt werden, entspreche. Und dann beginnt das Problem mit diesen Preisen. Dann läuft es uns davon, und ich bin der Meinung, in einem solchen Zusatzbericht sollte definiert werden, wie weit das Controlling auch Kompetenzen hat. Und wenn man hier nur nachvollziehen kann, dann bin ich der Auffassung, dass dieses Controlling nicht viel bringt. Wenn es aber griffiger eingerichtet wird, so dass es auch bei den formalen Lösungen einen Einfluss hat auf günstigere Varianten, dann wäre ich dafür, dass man solch ein Controlling eben extern einführt und diesem dann, wie gesagt, die nötigen Kompetenzen überbindet.

Hans Frei (SVP, Regensdorf): Auch unsere Partei wird die Vorlage und den Ergänzungsbericht unterstützen, nicht zuletzt aus dem Gesichtspunkt, dass wir feststellen mussten, je grösser ein Projekt ist, desto weniger klar sind Transparenz und Verantwortung bei der Abrechnung erkennbar. Wir sind der Meinung, dass das Controlling, wie

es uns die Baudirektorin näher ausgeführt hat, von den Fachämtern in der Baudirektion wohl wahrgenommen wird, aber es gibt genügend Beispiele, an denen wir erkennen können, dass dieses Controlling eben zu wenig gegriffen hat und wir hier eine andere Antwort brauchen. In diesem Sinn denken wir weniger daran, ein neues Gremium zu schaffen, sondern stellen uns die Frage, ob nicht zuletzt die gleiche Instanz wieder zuständig für die Abrechnung sein soll, die letztlich auch den Kredit gesprochen hat. Dies würde dazu führen, dass dies letztlich ein wirksames Mittel wäre, dass auch in der Ausgabenpolitik sehr sorgfältig umgegangen wird, wenn letztlich über solche Abrechnungen bei grösseren Projekten hier im Rat Rechenschaft abgelegt werden müsste. In diesem Sinne unterstützen wir diesen Ergänzungsbericht und bitten Sie, diesen auch zu unterstützen.

Regierungsrätin Dorothee Fierz: Bereits aufgrund der Diskussion in der KPB, aber auch jetzt nach der heutigen Diskussion hier im Rat, darf ich Ihnen mitteilen, dass die Baudirektion ein vitales Interesse daran hat, einen Ergänzungsbericht zu erstellen. Dies aus folgenden zwei Gründen:

Erstens ist für uns ein wirksames Baucontrolling eine Selbstverständlichkeit, und wir werden die Gelegenheit haben, unsere zusätzlichen Massnahmen aufzuzeigen. Das Kontrastprogramm, das in der KPB entstanden ist, Ueli Keller, ist in meiner Abwesenheit entstanden. Ich habe in der Zwischenzeit mit der Finanzkontrolle ein Gespräch geführt, denn all diese Punkte, die Sie heute in Zusammenhang mit dem USZ und dem Kantonsspital Winterthur erwähnt haben, wurden von der Finanzkontrolle in der KPB nicht korrekt dargelegt. Ich bin heute im Besitz eines Schreibens der Finanzkontrolle, das ich der KPB auch zustellen werde. In diesem Schreiben werden die Aussagen relativiert und richtig gestellt. Leider hat das die KPB-Sitzung mit der Finanzkontrolle in meiner Abwesenheit stattgefunden – das liegt nicht in der Verantwortung der KPB, sondern in meiner eigenen –, aber wichtig ist mir, dass wir eben darlegen können, dass wir nicht Rahmenkredite überschritten haben, dass wir nicht einfach – wie es Felix Müller dargelegt hat – machen, was wir wollen, unabhängig davon, was der Kantonsrat je beschlossen hat, sondern, dass wir uns an bewilligte Kredite halten. Dies war immer so und wird auch so bleiben.

Dies sind die beiden Hauptgründe, weshalb ich heute sehr froh bin, dass der Rat einen Ergänzungsbericht verlangt.

Ratspräsident Thomas Dähler: Wird das Wort noch gewünscht? Das ist nicht der Fall. Die vorberatende Kommission beantragt die Erstellung eines Ergänzungsberichtes bis spätestens sechs Monate nach Verabschiedung des Geschäftes im Kantonsrat. Ein anderer Antrag wurde nicht gestellt, sogar die Regierung ist damit einverstanden. Wünscht jemand eine Abstimmung? Das ist nicht der Fall. Sie haben beschlossen, vom Regierungsrat einen Ergänzungsbericht bis spätestens sechs Monate nach Verabschiedung des Geschäftes – also bis zum 23. August 2003 – zu verlangen.

Das Geschäft ist erledigt.

20. Bauprogramm der Staatsstrassen für die Jahre 2003–2005

Bericht und Antrag des Regierungsrates vom 27. November 2002 und gleich lautender Antrag der KPB vom 21. Januar 2003, **4033**

Ueli Keller (SP, Zürich), Präsident der KPB: Beim Strassenbauprogramm – Sie kennen das – geht es ausschliesslich um Kenntnisnahme. Das schliesst nicht aus, dass man unzufrieden ist, weil zu viel oder zu wenig, vom Falschen oder vom Richtigen am falschen Ort programmiert ist. Aber bitte nicht vergessen: Sie können hier und heute nur empört sein. Wenn etwas geändert sein soll, müssen Sie das mittels eines politischen Vorstosses erledigen.

Gemäss Paragraph 8 Absatz 1 des Strassengesetzes erstattet der Regierungsrat dem Kantonsrat jährlich gleichzeitig mit dem Voranschlag Bericht über das Bauprogramm für die Staatsstrassen der nächsten drei Jahre. Wie schon im Vorjahr wurde dies nicht eingehalten. Die Baudirektion hat allerdings eine ausführliche Begründung geliefert. So sind betreffend dem Teil Staatsstrassenbau im Zusammenhang mit der Vorlage Glatttalbahn verschiedene Vorhaben erst mit dem Beschluss des Kantonsrates vom 24. September 2002 endgültig beschlossen worden. Betreffend den Teil Nationalstrassenbau ist erst am 18. September 2002 ein Auftrag des Bundes eingegangen, mit welchen Prioritätensetzungen die Zahlungskreditbegehren für das Jahr 2003 zusammenzustellen seien. Der Antrag für das Strassenbaupro-

gramm konnte vom Tiefbauamt deshalb erst Anfang November 2002 an die Baudirektion gestellt werden.

Zum Inhalt des Berichtes: Im allgemeinen Teil ist der Text selber zum grössten Teil seit Jahren unveränderter Stehsatz. Ganz im Unterschied dagegen die von Jahr zu Jahr veränderten Zahlen in den Tabellen: Waren in der Staatsrechnung von 1998 noch Bruttoinvestitionen von 222 Millionen Franken ausgewiesen, sind für das Jahr 2005 deren 625 Millionen vorgesehen. Dieselbe Entwicklung zeigen die Zahlen der Nettoinvestitionen: 72 Millionen im Jahre 1998, 180 Millionen für das Jahr 2005. Beide Grössen nehmen also um mehr als 250 Prozent zu. Im gleichen Zeitraum reduziert sich die Fondsüberschuldung deutlich von 47 auf 3 Millionen Franken.

Abschnitt zwei, Nationalstrassenbau: Die Bauarbeiten an der so genannten Westumfahrung kommen voran. Sie konnten letzte Woche vom Durchstich des Üetlibergtunnels hören. Der Zeitpunkt der gleichzeitigen Eröffnung der durchgehenden N4 im Knonaueramt und der Westumfahrung ist für das Jahr 2008 vorgesehen. Die Budget- und Programmbeschlüsse des Bundes beeinflussen diesen Termin aber stark. In der Vorlage steht, es bestehe die Gefahr, dass es zwei bis vier Jahre Verzögerung geben könne. In der Kommission wurde von ein bis zwei Jahren gesprochen und von dauernden Veränderungen in Bern. Vielleicht liegen heute dazu neue Erkenntnisse vor, über die die Baudirektorin berichten könnte.

Zum Teil Staatsstrassenneubau: Die drei im letzten Jahr erwähnten Fahrbahnbauprojekte über 3 Millionen Franken sind dieses Jahr nicht mehr aufgeführt. Das Vorhaben Autobahnzusammenschluss Kloten ist fertig gestellt. Die Aufhebung des Niveauüberganges Russikerstrasse mit einer Unterführung wird nicht weiter verfolgt, weil die Gemeinde Pfäffikon an der Urne eine Kostenbeteiligung abgelehnt hat. Und die Aufhebung des Niveauübergangs in Buchs fällt aus der Zusammenstellung heraus, weil von den 9,7 Millionen Franken Gesamtkosten beinahe drei Viertel durch Gemeinden, Private und die SBB übernommen werden. Weil diese Beiträge Dritter verbindlich zugesichert sind, konnte der Regierungsrat gemäss Paragraf 24 Absatz 5 des Finanzhaushaltsgesetzes einen Nettokredit von 2,7 Millionen Franken bewilligen. Davon taucht dann eine Million Franken für das Jahr 2003 im Sammelkonto auf Seite 15 im Strassenbauprogramm auf. Eine detaillierte Übersicht über die Bestandteile dieser Sammelkonti, wie Sie sie auf Seite 15 abgedruckt sehen, haben wir uns trotz einiger Unlust

der Verwaltung zustellen lassen. Zusammenfassend lässt sich sagen, dass die Beurteilung über die richtige Höhe der geplanten Ausgaben für die verschiedenen Aufgaben auf Seite 15 entlang der bekannten Argumentationen kontrovers verläuft.

Ich bin aufgefordert worden, darauf hinzuweisen, dass 10 Millionen Franken pro Jahr für neue Staatsstrassen absolut ungenügend seien – leider ist Hans Frei jetzt nicht da –, aber angesichts der Immissionen und untragbaren Verkehrssituationen, welche für die Leute entlang der Strassen bestehen, bräuchte es unbedingt mehr. Andere erachten die Ausgaben für Radfahrer- und Fussgängeranlagen, für Lärmschutzsanierungen, Beleuchtungsanlagen und Erneuerungsbauten für ungenügend. Diesbezüglich kann ich nur wiederholen, was ich letztes Jahr an dieser Stelle schon gesagt habe: «Der gemeinsame Nenner ist wahrscheinlich, dass alle finden, die Prioritäten seien falsch gesetzt, und dass alle nicht in der Lage sind, die Prioritäten so zu setzen, dass es allen passt. Möglicherweise gibt es eine Übereinstimmung im Rat in der Beurteilung des grundsätzlichen Sinns oder Unsinns dieser Berichterstattung. Den alljährlich stattfindenden Debatten entnehme ich, dass der Gesetzgeber gelegentlich überprüfen sollte, ob die Bestellung dieses Berichtes mit Paragraph 8 Absatz 1 des Strassengesetzes so noch Sinn macht – im Nachgang zu einer Budgetdebatte wohl sowieso nicht. Seine Position und Funktion zwischen KEF, Globalbudget und Geschäftsbericht müsste überdacht werden.»

Luigi Rüegg (SVP, Zürich): Für die SVP-Fraktion ist der vorliegende Bericht des Regierungsrates über das Bauprogramm der Staatsstrassen 2003 bis 2005 völlig ungenügend. Anders ausgedrückt: Ein Schuss in den Rücken! Wir bemängeln grundsätzlich, dass der Regierungsrat weder finanzielle Mittel einsetzt noch Reserven bildet, um anstehende Probleme im Strassenbau zu lösen. Diese Laisser-faire-Politik des Regierungsrates fördert einseitig den ÖV und verursacht zudem unsinnige Ausgaben im Strassenfonds. Dringend benötigte Staatsstrassen werden trotzdem weder geplant noch gebaut. Im Raum Flughafen werden zum Beispiel 97 Millionen für Strassenbauten eingesetzt, die nur notwendig werden, weil eine Strassenbahn – ich bin auch ein Tram! – zum Flughafen gebaut wird. In der KPB hat der Kantonsingenieur ausgesagt, dass die Baudirektion in den nächsten drei Jahren rund 540 Millionen Franken in den Strassenbau investieren möchte. Davon sind 500 Millionen für den Nationalstrassenbau und nur 40

Millionen für die Staatsstrassen geplant. Von diesen 40 Millionen Franken werden zudem noch 10 Millionen zweckgebunden für den Radwegausbau verwendet. Für die SVP ist dies ein unhaltbarer Zustand, der dringend geändert werden muss. Dies ist aber nur mit einer anderen Besetzung im Regierungsrat zu erreichen. Für die SVP ist das vorliegende Staatsstrassenbauprogramm 2003 bis 2005 ein Strassenverhinderungsprogramm. Die Situation fehlender Projektierung im Staatsstrassenbau – und somit fehlender Bautätigkeit – und trotzdem keine Reservenbildung im Strassenfonds ist für die SVP-Fraktion nicht akzeptabel. Mit den Strassenbauten für die Glattalbahn, ohne die entsprechenden Steuergelder in die Budgetposten einzulegen, wird der Strassenfonds schon in diesem Jahr mit 2 Millionen Franken neu verschuldet. Baudirektorin Dorothee Fierz möchte mit diesem Schachzug den Strassenfonds noch weiter verschulden, damit sie in der neuen Legislatur einen Vorwand hat, die Motorfahrzeugsteuern zu erhöhen. Auch zu diesem Thema wird die SVP sicher noch ein Wort mitreden. Die SVP nimmt diesen Bericht ablehnend zur Kenntnis.

Reto Cavegn (FDP, Oberengstringen): Jedes Jahr das gleiche langweilige Ritual: knurren, Zähne fletschen und bellen – meistens aus verschiedenen Gründen – und dann am Schluss resigniert zur Kenntnis nehmen. Die Diskussion über das bisher dreijährige Strassenbauprogramm ist eigentlich ein wirkungsloses Palaver mit hohem Frustpotenzial. Ich kann mich daher mit sehr gutem Gewissen kurz fassen.

Erstens: Die weiteren Kürzungen bei den Erneuerungsbauten sind unverantwortlich und kontraproduktiv. Wie der Kanton Zürich die Werterhaltung seines Volksvermögens betreiben muss, spottet jeder Beschreibung.

Zweitens: Der Verweis auf die Notwendigkeit der Ertragsverbesserung des Strassenfonds ist richtig. Die Dringlichkeit dieses Anliegens ist unbestritten, und es ist auch klar, dass es ohne die regelmässige Einlage von allgemeinen Steuermitteln nicht gehen wird. Mir schwant da aber Böses, wenn ich die Kürzungsvorschläge des Regierungsrates im neuen Budgetvoranschlag 2003 sehe, wo die 14 Millionen den Kürzungen zum Opfer gefallen sind.

Drittens: Ich vermisse im Strassenbauprogramm die Projektierung der Oberlandautobahn. Die Oberlandautobahn taucht weder im beleuchtenden Bericht noch im Zahlenteil auf. Ich gehe davon aus, dass die Projektierung der Oberlandautobahn wie versprochen ausgeführt wird.

Viertens: Im Bauprogramm sind die Investitionen zu Lasten des Strassenfonds für die Glatttalbahn, für die Strassenausbauten aufgeführt. Mir fehlt aber im ganzen Bericht ein Verweis auf die Einlagen von allgemeinen Steuermitteln, mit der diese Investitionen finanziert werden müssen. Ich bitte da die Baudirektorin, hier Klarheit zu schaffen.

Fünftens: Die drohende Zurückstellung der N4 im Knonaueramt wegen der angespannten Finanzlage des Bundes ist inakzeptabel. Ich erwarte da einen starken und auch hörbaren Widerspruch des Kantons Zürich zu diesen kontraproduktiven Kürzungsabsichten. Die Fraktion der FDP nimmt das Strassenbauprogramm zur Kenntnis.

Thomas Hardegger (SP, Rümlang): Für die SP-Fraktion zeigt es sich einmal mehr, dass der Regierungsrat im Strassenbau Schwerpunkte setzt, die überhaupt nicht dem Willen der Stimmberechtigten entsprechen. Ich zeige das an drei Punkten:

Entgegen dem Willen der Stimmberechtigten gelingt es dem Regierungsrat, öffentliche Steuermittel in den Staatsstrassenbau zu lenken und Projekte dem fakultativen Referendum zu entziehen. Zweitens: Entgegen der gesetzlich verordneten Bestimmungen der Lärmschutzverordnungen werden kaum Lärmschutzsanierungen realisiert, und jetzt wird nochmals weniger Geld dafür eingestellt. Und drittens: Entgegen dem Willen der Stimmberechtigten werden für die Radfahranlagen nicht die gesetzlich verlangten Mittel reserviert und eingesetzt.

Ich möchte das erklären. Erstens zum Staatsstrassenbau: Mit der Initiative «Demokratie im Strassenbau» wurde verlangt, dass Projekte, die heute über 3 Millionen Franken kosten, dem Finanzreferendum zu unterstehen haben, auch wenn die Finanzierung aus dem Strassenfonds gesichert ist. Die Referendumsgrenze von 3 Millionen gilt nur für den Anteil an Staatsmitteln, und das glaubt die Regierung nun ausnützen zu können. Ueli Keller hat es erwähnt: Es geht hier zum Beispiel um die Umfahrung Buchs. Indem die Gemeinden allgemeine Steuermittel einsetzen und Beiträge Dritter – Privater – gefordert werden, rutscht der Kreditantrag unter die 3-Millionen-Grenze. Man wolle das nur nicht so offensichtlich zeigen, hat uns der Kantonsingenieur informiert. Deshalb sind es nicht 2,9, sondern nur 2,7 Millionen, die der Kanton daran zahlt. Wenn dies Schule macht, werden die finanzstarken Gemeinden mit ihren allgemeinen Steuermitteln ihre lokalen Verkehrsprobleme lösen. Dabei darf einfach der kantonale Anteil von 25

Prozent nicht unterschritten werden. Regionen, die von den Auswirkungen dieser Projekte auch betroffen sind, werden aber von der Referendumsmöglichkeit ausgeschlossen.

Zum Zweiten, zur Lärmsanierung: Gemäss Lärmschutzverordnung aus dem Jahre 1987 müssen bis 2002 die Sanierungen und Schallschutzmassnahmen durchgeführt sein. Obwohl nur ein Bruchteil realisiert worden ist, hat man das Dreijahresprogramm von lächerlichen 15 Millionen nochmals auf nun 12 Millionen gekürzt. Man verweist auf die Überdachung Opfikon, und man plant noch etwas im Säuliamt, aber damit hats sich. Sie wissen, wie gross der Wohnungsmangel gegenwärtig ist, und Wohnungen, die bisher wegen der grossen Belastung nur schwer vermietbar waren, können trotz gesundheitlicher Gefährdung jetzt wieder gefüllt werden. Dass der Kanton in dieser Situation mit den Sanierungen nicht vorwärts macht, ist unverständlich.

Zu den Radwegen: Das Strassengesetz schreibt seit 1986 vor, dass für das Radwegnetz jährlich mindestens 10 Millionen Franken eingestellt werden müssen – und zwar indexiert. Gemäss zürcherischem Baukostenindex müssten für das Jahr 2003 mindestens 12,5 Millionen eingestellt werden, im Dreijahresprogramm mindestens 38 Millionen. Es fehlen hier 20 Prozent, die in den allgemeinen Staatsstrassenbau abfliessen. Zudem fällt auf, dass bei neuen Strassen und bei Erneuerungsbauten die Kosten für die Radweganteile oft höher sind, als die Kosten für die Strasse. Das gibt wohl einen Hinweis auf die Quersubventionierung der Strasse durch die Radwege.

Die Mittel für den Strassenbau fehlen nicht. Der Regierungsrat schreibt ja, dass die Verzögerung der N4 um zwei bis vier Jahre kantonale Mittel wieder freisetze. Die Mittel für die Radwege, die Lärmsanierungen und den Strassenunterhalt sind also vorhanden.

Wir nehmen dieses Strassenbauprogramm zur Kenntnis und erwarten im nächsten Strassenbauprogramm die entsprechenden Korrekturen. Und wir werden uns wehren, wenn hier versucht wird, unsere demokratischen Mitspracherechte auszuhebeln.

Willy Furter (EVP, Zürich): Der Kanton Zürich ist im Nationalstrassenbau Vollzugsorgan des Bundes. Die vom Bund geforderte gemeinsame Eröffnung der Westumfahrung von Zürich, inklusive Üetlibergtunnel, und der Schliessung der Lücke der N4 im Knonaueramt im Jahre 2008 ist aber nur möglich, wenn der Bund bald die zusätzlichen Bundesgelder freigibt. Der Kanton Zürich sollte mit dem Islisbergtun-

nel bald beginnen können, sonst ist der Zeithorizont bis zum Jahre 2008 unrealistisch. Zurzeit ist mit einer Verzögerung von einem bis zwei Jahren zu rechnen. Es war auch schon von einer Verzögerung von drei bis vier Jahren die Rede. Falls der Kanton nicht in diesem Jahr mit dem Islisbergtunnel beginnen kann, wird dies zu einer massiven Bauverteuerung führen, da in der heutigen Zeit eine recht günstige Offerte vorliegt. Die Beschäftigung von vielen Arbeitnehmern in der Baubranche ist nicht gesichert. Ein positives Signal aus Bern würde eine klare Verbesserung auf dem Arbeitsmarkt nach sich ziehen. Für die Westumfahrung von Zürich mit dem Üetlibergtunnel und der Lückenschliessung im Knonaueramt sind 120 Millionen Franken erforderlich. Das ist kein grosser Betrag, da der Kanton Zürich jedes Jahr rund eine Milliarde Franken an Benzinzöllen an den Bund abliefern.

Mit der geplanten Eröffnung der Westumfahrung von Zürich sind nicht nur flankierende Massnahmen im Bereich der Westtangente in der Stadt Zürich vorzusehen, sondern auch das Problem der heute stark befahrenen Sihltalstrasse anzugehen. Wollen wir tatsächlich eine Entlastung der Westtangente und der Sihltalstrasse erreichen, müssen wir eine entsprechende Abklassierung dieser Strassenstücke ins Auge fassen. Mit einer Abklassierung der Sihltalstrasse kann die Entwicklung des Sihlwalds und des Naturparks positiv beeinflusst werden. Die Sihltalstrasse könnte dannzumal nur noch als Zubringerachse für den Lokalverkehr und für Rettungsfahrzeuge dienen. Ob die Abklassierung mit dem Hirzeltunnel zu verknüpfen sei, muss noch diskutiert werden. Der vorgesehene Tunnel würde eine leistungsfähige Strassenverbindung zwischen der Ost- und der Innerschweiz schaffen. Diese Verbindung käme vor allem dem Schwerverkehr entgegen, der immer wieder in den Engpässen in Biberbrugg-Sattel und auf dem Hirzel stecken bleibt. Der Hirzeltunnel würde verhindern, dass der Schwerverkehr den Umweg über Zürich suchen muss. Es ist anzunehmen, dass die N4 im Knonaueramt ebenfalls einen Grossteil des Verkehrs – vor allem des Schwerverkehrs – absorbieren wird. Hirzeltunnel und N4 zusammen ermöglichen sicher eine Abklassierung der Sihltalstrasse zur lokalen Verbindungsachse, was sehr zu begrüssen ist.

Ich empfehle Ihnen im Namen der EVP-Fraktion, das Bauprogramm der Staatsstrassen zur Kenntnis zu nehmen.

Felix Müller (Grüne, Winterthur): Auch den Grünen wird nichts anderes übrig bleiben, als dieses Strassenbauprogramm zur Kenntnis zu nehmen. Und wir stellen auch fest, dass offenbar im Bereich Strassenbau wieder geklotzt werden darf. Das, was sonst in jeder Budgetposition von der bürgerlichen Mehrheit kritisiert wird, ist hier überhaupt kein Problem, respektive ist auf die andere Seite ein Problem. Die Zunahme der Nettoinvestitionen zwischen 2001 und 2005 beträgt innerhalb vier Jahren 50 Prozent, nämlich von 122 auf 180 Millionen Franken. Das ist ja irgendwo in unserer wirtschaftlichen Zeit ein Irrsinn und absolut absurd. Der Strassenbau darf weiterhin isoliert betrachtet werden, soll weiterhin isoliert betrachtet werden aus Ihrer Sicht, obwohl im Jahre acht nach der Richtplanfestsetzung, in dem ja beschlossen wurde, dass ein «Richtplan Verkehr» nochmals überarbeitet und dann festgesetzt wird, immer noch in weiter Ferne ist. Wir haben noch keine Ahnung, wie dieser «Richtplan Verkehr» einst aussehen soll. Und trotzdem wird weiter gepflastert und Strassenbau betrieben. Wir brauchen zuerst einmal ein Gesamtverkehrskonzept. Wir brauchen eine Gesamtbetrachtung der Mobilität in unserem Kanton, bevor wir einfach weiter bauen. Und im Gegensatz zu dem, was Luzi Rüegg gesagt hat, der Modalsplit zwischen ÖV und MIV ist weiterhin stagnierend, respektive verändert sich eher zu Gunsten des MIV und nicht zu Gunsten des ÖV. Von daher ist die Investitionsnotwendigkeit eher auf der Seite des öffentlichen Verkehrs und nicht auf der Seite des Strassenverkehrs gegeben. Und wenn schon auf der Seite des Strassenverkehrs, dann müsste doch endlich mal die Priorität dort gesetzt werden, wo die Nachteile, die Schäden, die der Strassenverkehr verursacht, behandelt werden, respektive saniert werden. Im Richtplan 1995 hat der Kantonsplaner zum Beispiel gesagt, dass mit der Festsetzung der Zentrumsgebiete dafür gesorgt werden muss, dass wenn die entsprechende Erschliessung gebaut wird, selbstverständlich die Lärmbelastung und die Schadstoffbelastung mit betrachtet werden, das heisst, dass sie aus den hohen Alarmwerten, respektive den Grenzwertüberschreitungen heruntergefahren werden müssen. Nichts dergleichen ist bisher geschehen. Man baut locker Strassen und plant Strassen, ohne sich dabei zu überlegen, wie die Nachteile, die ja auch in verschiedenen Studien monetarisiert worden sind, gelöst werden können. Die Einhausung Schwamendingen der A1 Aubugg bis Milchbuck ist überhaupt nicht Bestandteil dieses Programms. Auch andere Luftsaniierungsprogramme und Lärmsaniierungsprogramme sind nicht Bestandteil dieses Programms. Es geht also in erster Linie darum, weite-

re Nachteile in Form von Neubauten zu erstellen. Hier wird die Idee des ehemaligen SVP-Baudirektors Hans Hofmann weitergeführt, der gesagt hatte, die grösste Möglichkeit, Bauinvestitionen zu tätigen, sei die, Nationalstrassen zu bauen, weil wir mit 20 Prozent Eigeninvestitionen 80 Prozent Bundesinvestitionen auslösen. Aber selbstredend lösen wir damit auch die entsprechenden Unterhaltsarbeiten aus. Und was wir auch produzieren, ist, dass wir eigentlich fast kein Geld mehr haben, um den Werterhalt unserer eigenen kantonalen Strassen aufrecht zu erhalten, soweit diese Strassen überhaupt in jedem Fall aufrecht zu erhalten sind. Von daher gesehen ist ein Missverhältnis zwischen Autobahnneubau und Strassenerneuerung auf dem Kantonsgebiet gegeben. Wir sind schon lange der Meinung, dass die Investitionen wenn schon zuerst beim Erhalt der bestehenden Strassenanlagen gesucht werden müssen und nicht im Neubau von weiteren Anlagen, die ja – wie ich auch schon öfter gesagt habe – nur dazu führen, dass die entsprechenden Engpässe, die ja im Strassennetz immer bestehen, wenn man sich nicht überlegt, wie das Gesamtsystem funktionieren soll, einfach vom einen Ort an einen anderen verschoben werden mit einem teuren Investitionsbedarf. Und, Luzi Rüegg, noch als kleiner Hinweis: Ich bin schon erstaunt, dass Sie als SVP-Fraktionsmitglied der Meinung sind, dass demokratische Entscheide, Volksabstimmungen, die besagen, dass die Radfahreranlagen mit einer minimalen jährlichen Investition von 10 Millionen Franken plus Teuerung seit ungefähr 1988 bedacht werden müssen, dass man dies einfach missachten soll... *(Die Redezeit ist abgelaufen.)*

Willy Germann (CVP, Winterthur): Ich gehe mit Reto Cavegn einig. Diese jährliche Diskussion über den Strassenbau bringt nichts. Sie ist nur ein Ritual und sollte eigentlich Bestandteil des KEF sein. Ich gehe mit Reto Cavegn auch einig, dass wir im Kanton Zürich einen enormen Unterhaltsbedarf haben. Wir müssen sogar von einem Unterhaltsstau sprechen, der uns auf die Dauer sehr teuer zu stehen kommen wird. Die CVP hat während Jahren immer betont: Unterhalt kommt vor Neubau!

Erstaunt hat mich vor allem Luzi Rüegg. Was Sie sich im Namen der SVP wünschen, würde jährlich mehrere hundert Millionen an zusätzlichen Geldern erfordern. Also war Ihr Votum indirekt ein Plädoyer gegen Steuersenkungen. Es war indirekt ein Plädoyer für eine Erhöhung der Motorfahrzeugsteuern. Erstaunt hat mich aber vor allem Ihre

Aussage, dass zu wenig Gelder für den Staatsstrassenbau eingesetzt würden. Dies würde letztlich heissen – und das wurde bereits angetönt –, dass fürs gleiche Geld fünfmal weniger Strassen gebaut werden könnten. Da haben Sie sich selber widersprochen. Herausgefordert hat mich aber einmal mehr die Aussage, es würde einseitig der öffentliche Verkehr gefördert. Das ist eine Mär! Sie gilt für den Kanton Zürich, und sie gilt für die Schweiz. Für den Kanton Zürich haben Sie die Zahlen auf Seite 2. Sie müssen nicht weit zurückrechnen, und Sie kommen auf 280 Millionen pro Jahr. Sie sehen 625 Millionen im Bauprogramm 2005. Für die Schweiz konnten wir letzte Woche in den Medien eine interessante Zusammenstellung lesen. Ich zitiere aus einer Zeitung: «Titel: Strasse weiter bevorteilt. Die Schweiz steckte 2001 mehr Geld ins Strassen- denn ins Schienennetz.» Noch in der Achtzigerjahren war das Verhältnis 1 : 5. Fünfmal mehr wurde investiert in den Strassenbau. Das heisst, wir haben einen enormen Nachholbedarf beim öffentlichen Verkehr. Das ist auch der Grund, weshalb der Modalsplit seither immer etwa gleich geblieben ist. Übrigens geht die Angleichung bei den Investitionen vor allem auf die NEAT zurück, und die bringt dem Kanton Zürich nicht sehr viel.

Ich habe Adrian Bergmann schon vor ich weiss nicht wie vielen Monaten gesagt, man sollte einmal die Infrastrukturkarten aus dem Jahre 1900 mit denjenigen aus den Jahren 1950 und 2000 vergleichen. Dann würden Sie sehen, wie in den letzten hundert Jahren im Bereich Strasse enorm viel an Infrastrukturen gebaut wurde, und zu wenig im Bereich öffentlicher Verkehr. Sie haben ja einen prominenten Nationalrat in Ihrer Partei, einen Historiker. Ich nehme an, dieser wäre in der Lage, Ihnen Karten nicht bloss von Nervenbahnen, sondern auch von Eisenbahnen und Autobahnen zu liefern.

Hartmuth Attenhofer (SP, Zürich): Alle Jahre wieder flattert uns das Strassenbauprogramm tatsächlich auf die Pulte, wie das Reto Cavegn schon gesagt hat. Und alle Jahre wieder nehme ich das Strassenprogramm mit grosser Verve zur Hand und durchforste es nach meinem Lieblingswort. Mein Lieblingswort ist «Schwamendingen». Ich habe es diesmal von vorne nach hinten durchgeblättert und durchgelesen, und siehe da: Das Wort «Schwamendingen» kommt kein einziges Mal darin vor! Was heisst das? Das bedeutet nichts anderes, als dass man in der Baudirektion der Meinung ist, dass in den nächsten drei Jahren in Sachen Einhausung Schwamendingen gar nichts zu geschehen hat.

Reto Cavegn hat sich darüber beschwert, dass auch die Oberlandautobahn nicht in diesem Programm erwähnt werde. Das Problem ist einfach: Es geht hier ja um Projektierungskredite, und Projektierungen sind ja nicht Gegenstand des Strassenbauprogrammes. Ich weiss, dass das auch auf die Einhausung in Schwamendingen zutrifft. Das wissen wir hier in diesem Rat. Wir wissen das alle. Aber das weiss die Bevölkerung so nicht. Und die Bevölkerung von Schwamendingen hat eine Volksinitiative eingereicht. Dieser Rat hier hat einstimmig mit 147 : 0 eine Motion für eine Einhausung der Autobahn in Schwamendingen überwiesen. Und hier in diesem Strassenbauprogramm müssen wir lesen, dass in den nächsten drei Jahren nichts passieren wird.

Aber wir können darin lesen, dass da jedes Jahr eine halbe Milliarde Franken in Asphalt und Beton gegossen wird. Jedes Jahr eine halbe Milliarde Franken! Und wir lesen überhaupt nichts darin über die Bevölkerung, die an diesen Strassen leben und leiden muss. Darüber lesen wir in diesem Programm nichts! Wie gesagt, vor fünf Jahren wurde eine Volksinitiative eingereicht, weil mitten durch Schwamendingen, mitten durch ein gewachsenes Schwamendinger Wohnquartier täglich 120'000 Automobile hindurchfahren. Diese Volksinitiative ist vor fünf Jahren eingereicht und dann zurückgezogen worden, weil die Kommission an der Arbeit ist und man versprochen hat, es würde etwas laufen mit dieser Motion. Die Motion wurde hier in diesem Rat vor drei Jahren überwiesen. Und heute wissen wir noch immer nichts! Überall sollen Strassen gebaut werden, aber Schwamendingen kann warten, kann warten und kann immer noch warten.

Und jetzt kommt Luzi Rüegg. Und was sagt uns Luzi Rüegg? Er sagt, die SVP sei nicht bereit, via Erhöhung der Strassenverkehrsabgaben Geld in den Strassenfonds einzugeben. Sie wissen aber ganz genau, dass wir die Einhausung in Schwamendingen nur bauen können, wenn wir Geld in diesem Strassenfonds haben. Ihre Leute – die ganze SVP-Fraktion – haben Ja gesagt zu dieser Motion «Einhausung der Autobahn», und Ihre Leute, die in Schwamendingen gewählt sind, stehen hinter dieser Einhausung. Und jetzt kommt die SVP und sagt: Wir wollen kein Geld geben. Und wer dem Strassenfonds kein Geld geben will, der soll ehrlich sein und offen sagen: Wir wollen diese Einhausung in Schwamendingen nicht. Ich freue mich auf die Wahlen in Schwamendingen.

Adrian Bergmann (SVP, Meilen): Ich zitiere: «Eine Reservenbildung im Strassenfonds wäre in den nächsten Jahren nicht nur wünschbar, sondern notwendig zur Deckung der nun ansteigenden Kapitalfolgekosten aus zunehmender Investitionstätigkeit.» Oder an anderer Stelle: «Zur Verwirklichung der dringendsten Strassenbauprojekte sind jährlich spürbare Ertragsverbesserungen unumgänglich.» Oder: «Infolge der knappen finanziellen Mittel müssen Massnahmen im baulichen Fahrbahnunterhalt gegenüber den Erneuerungsbauten vermehrt priorisiert werden.» Wir stellen also fest, dass festgestellt wird, dass man mehr Geld braucht. Wo steht dies? Natürlich in dem Bericht, den wir gegenwärtig behandeln.

Jetzt habe ich aber von der Zürcher Regierung auch schon gehört, dass es gar keine Rolle spiele, ob der Strassenfonds über genügend Mittel verfüge, denn selbst bei einer Überschuldung könne man die grossen Bauinvestitionen trotzdem realisieren. Das habe ich kürzlich von der Regierung gehört. Ich frage nun Regierungsrätin Dorothee Fierz: Was gilt nun? Das, was ich gehört habe oder die Aussagen in diesem Bericht? Falls die Feststellungen in diesem Bericht, nämlich dass wir Strassenfondsauslagen für die Realisierung der grossen Strassenbauvorhaben benötigen, stimmen: Weshalb werden dann von der Regierung nicht entsprechend bedeutende Einlagen – und da spreche ich von 70 bis 80 Millionen pro Jahr – beantragt?

Der Bericht ist doppelzünftig. Man tut so, als ob, indem man sich einerseits mit den Bundesbauten brüstet. Viel Schall und Rauch, kann ich da nur sagen! In den nächsten Tagen entscheidet der Bundesrat, respektive im Frühling die eidgenössischen Räte, über die Jahreskreditbewilligung 2003. Von Bern hat man in den letzten Wochen Signale empfangen, dass infolge der angespannten Finanzlage des Bundes der Bau des Islisbergtunnels verzögert werden könnte. Für die Bevölkerung im Säuliamt wäre es nun eine Katastrophe, wenn nach der Eröffnung des Üetlibergtunnels im Jahr 2008 der dann noch grössere Verkehr durch die Dörfer geschleust werden müsste. Ich frage: Was unternimmt der Regierungsrat, damit die Eröffnung des Islisbergtunnels in jedem Fall zusammen mit der Inbetriebnahme des Üetlibergtunnels sichergestellt werden kann?

Eine Schlussbemerkung kann ich mir nicht verkneifen: Man beklagt, man habe kein Geld, hat dann aber plötzlich die Mittel, um an einer Forchstrasse einen Rückbau auf je eine Fahrspur durchzuführen. Das sind Schildbürgerereien, wie sie der Bürger nicht versteht.

Willy Haderer (SVP, Unterengstringen): Ich spreche in meiner Funktion als Präsident der ZPL, der Zürcher Planungsgruppe Limmattal, und zwar zu den jeweils letzten Punkten unter dem Nationalstrassenprogramm auf Seite 6 und Seite 12, der N 20.1.1, N 20.1.2 Weiningen–Glattbrugg – im Volksmund «Nordumfahrung Zürich». Die ZPL hat im letzten Jahr eine Netzstudie vollzogen und die ganzen Verkehrsentwicklungen im Limmattal einer genauen Prüfung unterzogen, und zwar haben wir, entgegen der Haltung, wie sie hier im Rat allgemein jeweils verfolgt wird, dass die einen nur von den Strassen und die anderen nur vom öffentlichen Verkehr sprechen, beides berücksichtigt, beides in Einklang und in Abhängigkeit gestellt. Wir mussten feststellen – und diese Studie liegt dem Tiefbauamt vor – dass es im Limmattal, insbesondere im Limmattaler Kreuz, eine katastrophale Situation geben wird, wenn der Bareggunnel eröffnet wird und nach einem weiteren Jahr die Sanierung der heutigen Röhren stattgefunden hat – das wird etwa im Jahre 2005 sein – bereits eine Situation entsteht, wo das Limmattaler Kreuz und der Gubristunnel die Verkehrssituation nicht mehr schluckt und dann bereits damit zu rechnen ist, dass der Verkehr sich über die Kantonsstrassen und durch die Quartiere der Gemeinden und Städte des Limmattals abwickeln wird. Natürlich wird die Situation noch gravierender, wenn dann im Jahre 2008 die Westumfahrung Zürich mit Birmensdorfer Anschlüssen dazukommt und wenige Jahre später dann auch noch der Üetlibergtunnel in Verkehr genommen wird.

Nun sehen wir im letzten Satz dieses Abschnittes auf der Seite 6: «In den kommenden Jahren fallen vorab Projektierungskosten an.» Und wenn man auf der Seite 12 nachschaut, sind das 6,5 Millionen in den nächsten drei Jahren. Seit einem Jahr ist bereits der Auftrag des Bundes an den Kanton Zürich ergangen, die generelle Projektierung der Nordumfahrungserweiterung zu planen. Es handelt sich hier nicht um eine neue Strasse. Es handelt sich hier um einen Ausbau, teilweise auf den vorhandenen Perimetern, die vorhanden sind, und um eine dritte Röhre durch den Gubrist. Wenn man dies berücksichtigt, dass nicht eine grundsätzlich neue Strasse gebaut werden muss und wir damit rechnen müssen, dass nach Zweckmässigkeitsstudie immer noch bis 2012 oder 2013 zu warten ist, bis diese Strasse dann so eröffnet werden kann, muss man auf der anderen Seite aus seriösen Studien entnehmen, dass eben im Limmattal eine unhaltbare Situation entsteht, die nicht beseitigt werden kann, auch nicht mit dem Ausbau von öf-

fentlichem Verkehr. Wir fördern diesen im Ausbau der S-Bahn, in den zusätzlichen Buslinien, in der Planung einer Stadtbahn bis Spreitenbach. Wir sind nicht untätig. Aber es schleckt keine Geiss weg, dass es hier darum geht, dass die N20 ausgebaut werden muss, und zwar raschmöglichst. Und hier ergeht schon meine Anregung an die Baudirektorin: Helfen Sie mit, dass das Limmattal eine möglichst kurze Zeit zu leiden hat! Es muss leiden. Das sehe ich heute schon. Aber entscheidend ist, ob dies dann schlussendlich acht oder sechs Jahre sind oder ob es schlussendlich bloss zwei bis vier Jahre sind. Und ich bitte Sie, hier eine Angabe zu machen, wie man diesen Satz, dass in den nächsten Jahren nur Projektierungskosten anfallen, interpretieren soll. Denn ich bin der Meinung, dass nach diesem Bauprogramm 2005 dann effektiv auch Ausführungen folgen müssen. Im nächsten Bauprogramm müssen diese unbedingt erscheinen.

Hans-Peter Züblin (SVP, Weiningen): Ich spreche zum gleichen Thema wie mein Kollege Willy Haderer. Immer wieder sprechen wir in letzter Zeit von der Erschliessung der Flughafenregion und der Notwendigkeit einer Glattalbahn, aber noch nie wurde hier drin konkret über das auf uns zukommende grösste Verkehrsproblem gesprochen, nämlich der Eröffnung des dritten Baregg隧nels. Wir Zürcher lassen die Aargauer frisch-fröhlich bauen, ohne zu wissen, wie wir im Raum Limmattal in der nächsten Zeit den Mehrverkehr abnehmen wollen, ob von der Autobahn oder vom Mutschellen her. Beim Wasser würde eine solche Situation unweigerlich zu einer Überschwemmung führen. Das Gleiche wird mit den Limmattaler Gemeinden passieren, aber nicht mit Wasser, sondern mit Fahrzeugen. Wir dürfen nicht daran denken, was dann noch passiert, wenn der Üetlibergtunnel, die Umfahrung Birmensdorf und später die N4 eröffnet werden. Alles kommt auf das Limmattal zu, auf das Weininger Kreuz, und dieses hat keinen genügenden Abfluss.

Somit bin ich sehr erstaunt, wenn ich in diesem Strassenbauprogramm für die Planung Gubrist bis im Jahr 2005 lediglich 6,5 Millionen sehe. Von flankierenden Massnahmen überhaupt nichts! Mir scheint, diese Baudirektion will diese Überschwemmungsprobleme im Limmattal nicht sehen, und schon gar nicht vorwärts machen am Gubrist. Immer wieder wird man vertröstet, immer wieder wird verschoben. Regierungsrätin Dorothee Fierz, ich frage Sie an: Wann wird endlich fertig geplant? Und wann beginnen Sie mit dem Bau?

Ratspräsident Thomas Dähler: Das Wort zum zweiten Mal hat Luzi Rüegg, Schwamendingen – Zürich natürlich, Entschuldigung! (*Heiterkeit*).

Luzi Rüegg (SVP, Zürich): Zum Glück gehört Schwamendingen auch zu Zürich. Hartmuth Attenhofer kennt wahrscheinlich den Unterschied zwischen Staatsstrassen und Nationalstrassen nicht. Deshalb hat er mir meine Worte im Mund herumgedreht. Es geht hier um das Bauprogramm der Staatsstrassen, nicht der Nationalstrassen. Ich habe nicht gesagt, die SVP sei gegen die Einhausung der Nationalstrasse in Schwamendingen, Hartmuth Attenhofer, sondern ich habe über die Staatsstrassen gesprochen.

Regierungsrätin Dorothee Fierz: Alle Jahre wieder macht sich hier im Rat ein gewisser Unmut breit, dass man über das Strassenbauprogramm wohl diskutieren kann, aber keine Änderungsanträge, keine Zustimmung und keine Ablehnung möglich sind. Das ist gesetzlich so geregelt. Es liegt auch in der Kompetenz des Parlamentes, diese Vorgabe zu ändern.

Luzi Rüegg hat in seinem ersten Votum den Regierungsrat der Laissez-faire-Politik bezichtigt. Luzi Rüegg, diesen Vorwurf kann ich so nicht stehen lassen. Der Regierungsrat hat sich zum Ziel gemacht, in der nun zu Ende gehenden Legislatur klare Planungs- und Entscheidungsgrundlagen zu erarbeiten, aber auch den Strassenfonds wieder in stabile Verhältnisse zurückzuführen. Stabile Verhältnisse heisst: Entschuldung, klare Deklaration, welche Mittel für langfristige Programme zur Verfügung und welche Realisierungsprojekte und -konzepte diesen Finanzen auch gegenüberstehen. Das ist ein Leistungsausweis, dass wir in wirtschaftlich schwierigen Zeiten trotzdem sehr viel in die Planung, aber auch in Bauprojekte investiert haben.

Wir werden miteinander noch in finanziell viel schwierigere Zeiten geraten, als wir jetzt stecken. Und wenn Sie jetzt mehr Mittel für den Strassenbau fordern, dann, so denke ich, müssen wir die Stimmbürgerinnen und Stimmbürger des Kantons Zürich fragen, wo sie die Prioritäten setzen wollen, wenn wir den Gesamtaufwand um rund 600 Millionen nachhaltig reduzieren müssen. Und wenn wir da Bereiche anpacken wie Bildung, Gesundheit und Sicherheit, dann frage ich mich, ob es im Interesse des Bürgers im Kanton Zürich ist, in dieser Situati-

on Steuermittel in der Grössenordnung, wie es heute gefordert worden ist – nämlich von rund 80 Millionen pro Jahr –, in den Strassenfonds einzulegen. Ich denke, dass das Gleichgewicht dann gefährdet ist, was so nicht gewollt wird. Wir müssen die Lasten der Sparmassnahmen möglichst solidarisch verteilen. Es wird viele empfindliche Gebiete treffen. Es wird auch den Strassenbau treffen. Das muss hier ganz klar gesagt werden. Wir können nicht auf der einen Seite eine Erwartungshaltung deklarieren und auf der anderen Seite dem Kanton die Mittel entziehen, sei es mit der Reduktion des Steuerfusses oder sei es mit der Ablehnung der Erhöhung der Verkehrsabgaben.

Es stand nun auch der Vorwurf im Raum, wir würden aus dem Strassenfonds die 97 Millionen für die Glatttalbahn finanzieren. Gleichzeitig hat Reto Cavegn die Frage gestellt, wie diese Finanzierung sichergestellt ist. Lesen Sie den entsprechenden Antrag des Regierungsrates an den Kantonsrat und lesen Sie die Weisung zur letzten Volksabstimmung zur Glatttalbahn! Da ist ganz klar drin festgehalten: Diese strassenbedingten Anpassungskosten in der Grössenordnung von 97 Millionen werden mit allgemeinen Steuermitteln finanziert und nicht über den Strassenfonds.

Auch zur Projektierung der Oberlandautobahn war die Frage, weshalb diese Position nicht im Strassenbauprogramm enthalten sei. Der Projektierungskredit ist vom Parlament noch nicht beschlossen. Die vorberatende Kommission hat ihre Tätigkeit abgeschlossen und dem Antrag der Regierung für die 9 Millionen zugestimmt, sodass das Ausführungsprojekt jetzt in Angriff genommen werden kann. Es liegt nun in der Hand der Geschäftsleitung des Kantonsrates, diesen Antrag möglichst bald hier im Rat zu traktandieren, damit wir auch in diesem Projekt einen Schritt weiter kommen.

Nun zur Frage, wie weiter mit der Westumfahrung, mit der N4 im Knonaueramt: Es ist richtig, dass es der Bevölkerung nicht zumutbar ist, mit der N4 im Knonaueramt auf den Sankt-Nimmerleins-Tag vertröstet zu werden. Die Gesamtwirkung, die Netzwirkung der Westumfahrung mit dem Üetlibergtunnel und der N4 kommt erst zum Tragen, wenn alle Objekte fertiggestellt und dem Verkehr übergeben sind. Ich werde mich in Bern mit all meinen Mitteln und Möglichkeiten zum Wohl vor allem der Bevölkerung im Knonaueramt dafür einsetzen, dass der Baubeginn des Islisbergtunnels nicht verschoben wird. Ich habe in allernächster Zeit auch noch einmal einen persönlichen Besprechungstermin beim zuständigen Bundesrat, und ich kann Ihnen

versichern, dass ich wirklich alle Register ziehen werde, damit der Kanton Zürich nicht auch hier einmal mehr zurückstehen muss.

Nun, Felix Müller hat so gross gesagt, trotz Sparen werde im Kanton Zürich geklotzt und es würden neue Bauwerke erstellt, das Investitionsvolumen nähme wild zu. Bitte analysieren Sie die Zunahme des Investitionsvolumens genau! Die Westumfahrung ist im Moment das grosse Bauwerk im Kanton Zürich mit einem Investitionsvolumen von rund 3 Milliarden Franken. Dieses Bauwerk gerät nun in die kostenintensivste Phase. Und da ist es nichts als logisch, dass in dieser Phase die Investitionskosten auch ansteigen. Das widerspiegelt nicht, dass wir neue Projekte jetzt in Angriff nehmen, einfach wild und ohne Rücksicht auf die finanzielle Situation, sondern es liegt im Bauprogramm. Und es liegt im Interesse des Kantons Zürich, dass die Westumfahrung möglichst bald, nach einer möglichst kurzen Bauzeit, dem Verkehr übergeben werden kann. Es ist unser Ziel, im Jahre 2008 den Üetlibergtunnel und möglichst auch die N 4 im Knonaueramt dem Betrieb zu übergeben.

Nun zu den Bedenken von Hartmuth Attenhofer zur Einhausung Schwamendingen: Hartmuth Attenhofer, wir haben mit der Motion eine gesetzliche Frist, bis wann wir dem Kantonsrat das Projekt mit Kreditantrag vorlegen müssen. Ich kann Ihnen sagen: Wir arbeiten auf Hochtouren! Fachleute aus meiner Direktion nehmen diese Aufgabe aber sehr ernst, denn es geht ja nicht nur um Lärmschutzmassnahmen, sondern wir müssen Ihnen auch eine Lösung präsentieren, die städtebaulich verträglich ist. Es ist eine ausgesprochen anspruchsvolle Aufgabe, und wir haben auch Erfahrungen gesammelt, zum Beispiel in München, wo ein analoger Tunnel jetzt dem Verkehr übergeben worden ist. Ich kann Ihnen aber heute schon sagen: Obwohl wir all unsere Kräfte dafür einsetzen, Ihnen möglichst bald eine Vorlage präsentieren zu können, werden wir – so wie es heute aussieht – die gesetzliche Frist ausnützen müssen bis wir Ihnen die Vorlage zuführen können.

Nun noch zur Frage der Forchstrasse: Adrian Bergmann hat etwas witzig gesagt, solange wir uns einen Rückbau der Forchstrasse leisten könnten, könnten wir auch viel anderes bauen als diesen Rückbau. Adrian Bergmann, wir haben die Forchstrasse nicht zurückgebaut! Die Forchstrasse wurde neu signalisiert. Aber fragen Sie Ihre Sicherheitsdirektorin, wo die Gründe dafür gelegen sind, dass man dies zum heutigen Zeitpunkt gemacht hat. Das war nicht die Baudirektion, sondern das war das Anliegen der Kantonspolizei. Ich habe als tägliche

Benutzerin der Forchstrasse zum ersten Mal von dieser Umsignalisierung erfahren, als ich meinen Arbeitsweg unter den neuen Bedingungen befahren habe. Die richtige Adresse, um Ihre Sorgen zu deponieren, ist die Sicherheitsdirektorin und nicht die Baudirektorin.

Die letzten Fragen kommen aus dem Limmattal. Ich verstehe diese Fragen und Ängste, wie es weitergeht, wenn der Bareggunnel eröffnet ist. Auch hier arbeiten wir vorwärts. Sie wissen, wir wollen sehr rasch zu einem generellen Projekt kommen. Wir haben den Projektbeschrieb erarbeitet. Das Submissionsverfahren erfordert relativ viel Zeit. Wir haben jetzt aber überhaupt nirgends ein Bremsmanöver eingelegt, sondern wir arbeiten mit Hochdruck daran, in der kürzest möglichen Zeit zur Eröffnung einer besseren Nordumfahrung mit erweiterter Kapazität zu kommen.

Ratspräsident Thomas Dähler: Das Wort wird weiter nicht gewünscht. Ich stelle damit fest, dass der Kantonsrat mit dieser Diskussion vom Bericht des Regierungsrates über das Bauprogramm der Staatsstrassen für die Jahre 2003 bis 2005 Kenntnis genommen hat.

Das Geschäft ist erledigt.

21. Redimensionierung der Westtangente, Zürich

Postulat Willy Furter (EVP, Zürich) vom 26. März 2001

KR-Nr. 116/2001, RRB-Nr. 1045/11. Juli 2001 (Stellungnahme)

Das Postulat hat folgenden Wortlaut:

Der Regierungsrat wird gebeten zu prüfen, wie und wann die Rosengartenstrasse–Hardbrücke–Weststrasse (Westtangente in der Stadt Zürich) entlastet und redimensioniert werden kann.

Begründung:

Die in den letzten Jahren ansteigenden Verkehrsleistungen mit Motorfahrzeugen hat durch die damit verbundene Zunahme von Lärm- und Luftbelastung zu einer übermässigen Belastung der Wohnbevölkerung an der Westtangente und zu einem der schwerwiegendsten Prob-

leme geführt. Diese Problematik wurde in den Siebzigerjahren erkannt. Die Verkehrsmenge, die Hektik, der Lärm und die Luftbelastung wurden an der Westtangente aber laufend grösser. Die Westtangente ist nach wie vor ein Provisorium und ist zur (Um-)Abklassierung vorgesehen, die nachhaltig entlastet und redimensioniert werden muss. Hierzu ist die Planung des Käferbergtunnels voranzutreiben und der Waidhaldentunnel aus dem Richtplan zu streichen. Gleichzeitig sind die notwendigen flankierenden Bau- und Verkehrsmanagement-Massnahmen zu planen und auszuführen, welche die optimal mögliche Entlastung der Pfingstweidstrasse, der Hardturmstrasse und der Breitensteinstrasse/Am Wasser nachhaltig sicherstellen kann.

Es müssen vor der Fertigstellung der Westumfahrung Zürich Massnahmen geplant und realisiert werden; sonst besteht die Gefahr, dass nicht Wohngebiete von Zürich West entlastet, sondern die Verkehrsflut gefördert wird.

Die Stellungnahme des *Regierungsrates* lautet auf Antrag der Baudirektion wie folgt:

Die Entlastung und die Redimensionierung der Westtangente sind erklärte politische Ziele; sie sind Bestandteil der überkommunalen Richtplanung. Geeignete Massnahmen zur Erreichung dieser Ziele waren bisher nicht möglich.

Gemäss Beschluss des Regierungsrates vom 4. August 1993 sind im Zusammenhang mit der Westumfahrung Zürich auf den Zeitpunkt der Inbetriebnahme hin flankierende Massnahmen vorzusehen, die der Entlastung der Westtangente dienen sollen. Entsprechende Konzeptarbeiten werden dieses Jahr abgeschlossen. Es kann davon ausgegangen werden, dass die für 2008 vorgesehene Inbetriebnahme der Westumfahrung mit Üetlibergtunnel die Weststrasse deutlich spürbar entlasten wird und diese somit auch redimensioniert werden kann. Sanierungseffekte sind an der Weststrasse somit per 2008 möglich. Die parallel zur Weststrasse verlaufende Seebahnstrasse muss neu im Gegenverkehr betrieben werden und den verbleibenden Nord/Süd-Verkehr aufnehmen. Über Einzelheiten des Konzeptes dürfte noch im laufenden Jahr informiert werden können. Die laufenden Konzeptarbeiten zeigen auch, dass auf der Hardbrücke und auf der Pfingstweidstrasse Entlastungen vom städtischen Durchgangsverkehr zu erwarten sind. Die damit erreichbaren Kapazitätsreserven werden helfen, den

zusätzlichen Verkehr aus den städtischen Entwicklungsgebieten Zürich West aufzunehmen.

Für die Rosengartenstrasse ist davon auszugehen, dass die Auswirkungen der Westumfahrung kaum spürbar sein werden. Der hier anzutreffende Anteil von städtischem Durchgangsverkehr erreicht eine Grössenordnung, die auch 2008 keine spürbaren Entlastungswirkungen ermöglichen und folglich auch keine Redimensionierung zulassen wird. Deutliche Verbesserungen entlang der Rosengartenstrasse sind nur durch besonders auf diesen Strassenabschnitt ausgelegte Entlastungsstrassen zu erwarten. Auf Grund der Netzsituation ist dabei von einem Waidhaldentunnel eine grössere Entlastung zu erwarten als von einem Käferbergtunnel. Entsprechende vergleichende allgemeine Studien liegen vor.

Der Stadtrat von Zürich hat am 12. Juli 2000 in seiner Stellungnahme zu einer am 9. Februar 2000 von Andres Türler und 18 Mitunterzeichnenden im Gemeinderat eingereichten Motion, die den Ersatz des im kantonalen Richtplan enthaltenen Waidhaldentunnels durch den Käferbergtunnel anstrebt, grundsätzlich in ablehnendem Sinn Stellung genommen. Es ist daher zum heutigen Zeitpunkt nicht notwendig, den Richtplan zu ändern.

Über den Zeitpunkt einer Entlastung bzw. Redimensionierung der Rosengartenstrasse sind heute keine verbindlichen Aussagen möglich. Grundlagen zur technischen und finanziellen Realisierbarkeit des Waidhaldentunnels werden im Rahmen der laufenden Untersuchungen zur Strategie Hauptverkehrsstrassen sowie zur Prioritätenreihung von Ortsumfahrungenstrassen erarbeitet.

Auf Grund dieser Ausführungen und der laufenden Abklärungen im Zusammenhang mit der Entlastung der Westtangente besteht derzeit kein Anlass zu einer zusätzlichen Prüfung im Sinne des Postulates. Der Regierungsrat beantragt daher dem Kantonsrat, das Postulat nicht zu überweisen.

Willy Furter (EVP, Zürich): Die Westtangente in der Stadt Zürich, im Besonderen die Strassenabschnitte Rosengartenstrasse–Hardbrücke–Weststrasse, wurden vor Jahrzehnten als Provisorien für die Aufnahme des Durchgangsverkehrs ausgebaut, mit dem Versprechen, dass sie dereinst zurückgebaut werden sollen. Ich frage den Regierungsrat: Wann wird dieses «dereinst» stattfinden?

Der Regierungsrat hält in seiner Antwort löblicherweise fest, dass die Entlastung und die Redimensionierung der Westtangente erklärte politische Ziele seien. Geeignete Massnahmen seien aber bisher nicht möglich gewesen. Im Hinblick auf die für das Jahr 2008 vorgesehene Inbetriebnahme der Westumfahrung von Zürich mit dem Üetlibergtunnel seien flankierende Massnahmen vorzusehen, die der Entlastung der Westtangente dienen sollen. Entsprechende Konzeptarbeiten wurden schon Ende des vorletzten Jahres abgeschlossen. Diese Arbeiten zeigen offenbar auf, dass auf der Hardbrücke und auf der Pfingstweidstrasse Entlastungen vom städtischen Durchgangsverkehr zu erwarten seien. Aber diese Kapazitätsreserven genügen gerade einmal, um den zu erwartenden Mehrverkehr aus den Entwicklungsgebieten von Zürich-West aufzunehmen. Das heisst also im Klartext, dass auf diesen Strassenabschnitten keine Entlastung zu erwarten ist!

Für die am schlimmsten betroffene Rosengartenstrasse hält der Regierungsrat lakonisch fest, dass davon auszugehen sei, dass die Auswirkungen der Westumfahrung «kaum spürbar sein werden». Also von Redimensionierung ist keine Rede! Einzig auf der Weststrasse und auf der Seebahnstrasse kann mit einer Reduktion des Verkehrs gerechnet werden. Es wird sogar geprüft, ob im Rahmen der flankierenden Massnahmen bei der Eröffnung der Westumfahrung von Zürich auf der Seebahnstrasse der Gegenverkehr wieder eingeführt und die Weststrasse wieder zu einer Quartierstrasse zurückgebaut werden kann.

In der Begründung zu meinem Postulat habe ich die Planung eines Käferbergtunnels gefordert. Seit der Einreichung meines Postulates sind nun ziemlich genau zwei Jahre vergangen. Die Begründung des Regierungsrates hat mich überzeugt. Er erwartet von einem Waidhaldentunnel eine grössere Entlastung als von einem Käferbergtunnel. Deshalb bin ich durchaus bereit, auf diese Forderung nach einem Käferbergtunnel zu verzichten, wenn wenigstens durch die Planung des Waidhaldentunnels mein Hauptanliegen – nämlich die Redimensionierung der Westtangente – ermöglicht wird. Ich fordere also keine Änderung des Richtplans, aber ganz klar die Redimensionierung der Westtangente in der Stadt Zürich. Ich bitte Sie um die Unterstützung meines Postulates.

Katharina Prelicz-Huber (Grüne, Zürich): Auch die Grünen unterstützen den Postulatstext, auch wenn die Begründung gar nicht in un-

serem Sinne ist. Seit Jahren fordern auch wir die Entlastung, die Redimensionierung der Westtangente. Sie wurde uns sehr, sehr klar versprochen. Insofern wissen wir auch, wann wir die Redimensionierung erwarten. Die Redimensionierung der Westtangente wurde versprochen mit der Eröffnung des Üetlibergtunnels. Noch immer sind wir der Meinung, dass dieses Versprechen eingehalten werden muss. Es kann nicht sein, dass jedes Mal dann, wenn eine Umfahrung gebaut wird, der Bevölkerung gesagt wird: «Ja leider ist jetzt halt die Entwicklung des Verkehrs derartig grösser geworden, dass die damaligen Versprechen nicht mehr eingehalten werden.» Wie gesagt: Die Grünen unterstützen die Redimensionierung der Westtangente ohne neue Tunnels.

Carmen Walker Späh (FDP, Zürich): Ich nehme im Namen der FDP zum Postulat Stellung. Die Westtangente – und das können wir täglich erleben – ist eines der grössten Verkehrsprobleme in der Stadt Zürich und überhaupt im ganzen Kanton. Allein an der Rosengartenstrasse fahren täglich 70'000 Fahrzeuge durch das entzweigeschnittene Quartier Wipkingen. Das sind dreimal mehr als an Ostern beim Gotthardtunnel – und das zu Spitzenzeiten! Unter diesem bald dreissigjährigen Provisorium leidet die Bevölkerung. Die vielen, unzähligen Staustunden belasten nicht nur Mensch und Umwelt, sondern sie kosten auch viel Geld.

Die von der Regierung in ihrer Antwort vorgebrachten flankierenden Massnahmen zur Eröffnung des Üetlibergtunnels – und da stimme ich meinen Vorrednern zu – sind so eine Sache. Wir wissen zwar, dass einzelne Sanierungsmassnahmen, insbesondere an der Weststrasse, vorgesehen sind. Allein auf der genannten Rosengartenstrasse – und das ist ja eigentlich das Thema dieses Postulates – sind keine Massnahmen möglich und vorgesehen. Diese unbefriedigende Situation hat mich im Übrigen zusammen mit dem Postulanten veranlasst, über eine Anfrage bei der Regierung wenigstens die Möglichkeit eines Lastwagentransitverbots auf der ganzen Westtangente mit der Eröffnung der Westumfahrung prüfen zu lassen. Die Bevölkerung hat eben noch nicht vergessen, dass ihr dereinst – das war damals noch Regierungsrat Hans Hofmann – versprochen worden ist, dass bei der Eröffnung der Westumfahrung die Rosengartenstrasse wieder zurückklassiert werden könnte. Das war übrigens auch Gegenstand im Bundesgerichtsentscheid zum Nationalstrassenausführungsprojekt. Dort hat das

Bundesgericht klar festgehalten, dass geeignete flankierende Massnahmen auf den Zeitpunkt der Eröffnung zu treffen sind. Und weil dies leider nicht vorgesehen ist, muss man dem Anliegen des Postulanten auf jeden Fall mit grossem Respekt begegnen.

Gemäss Auffassung der Regierung – und da stimme ich ihr zu – ist das Problem der Rosengartenstrasse aber ohne Entlastungsachse in Form eines Tunnels nicht nachhaltig lösbar. Sie hat daher den konsequenten Schritt gemacht und den heute im Richtplan eingetragenen Waidhaldentunnel in die Priorität der Ortsumfahrungen aufgenommen. Dazu werden wir im nachfolgenden Traktandum – das ist das FDP-Postulat von Hans-Peter Portmann, Thomas Heiniger und Ulrich Isler – ja noch kommen.

Ich möchte noch kurz auf das Nationalstrassenprojekt SN 1.4.1 – den so genannten Westast – eingehen. Wir wissen, dass mit diesem Nationalstrassenprojekt die Bevölkerung noch mehr Verkehr zu erwarten hat, insbesondere eben im Quartier Wipkingen auf dieser Rosengartenstrasse. Genau deshalb hat Stadträtin Kathrin Martelli in der Stadt Zürich einen so genannten «Runden Tisch Verkehr Zürich-West» eingesetzt. Ich war und bin Ausschussmitglied dieses runden Tisches, und dieser runde Tisch hat im Dezember letzten Jahres beschlossen, die Variante «Waidhaldentunnel-Mitte» ins Leben zu rufen und prüfen zu lassen. Die Baudirektion hat – und das haben wir sehr positiv entgegengenommen – versprochen, eine Zweckmässigkeitsprüfung vorzunehmen. Deshalb ist es für die FDP falsch, genau in dieser Situation von einer Richtplanänderung – und ich sage es nochmals: Das ist eigentlich der Inhalt des Postulates – für irgendeine Tunnelvariante vorzunehmen.

Für die Überweisung des Postulats im heutigen Zeitpunkt besteht deshalb keine Veranlassung. Vielmehr gilt es, die vom runden Tisch nun getroffene Lösung aktiv und zügig weiter zu verfolgen. Nun sind wirklich – wie dies Regierungsrätin Dorothee Fierz schon vorher gesagt hat – Taten statt Worte gefragt. Die Baudirektion ist zusammen mit der Stadt gefordert, die erarbeiteten Linien nun zügig umzusetzen – eben diese Zweckmässigkeitsprüfung voranzutreiben –, damit das Ziel des Postulanten – nämlich eine Redimensionierung des Provisoriums Westtangente – auch auf der Rosengartenstrasse realisiert werden kann.

Willy Haderer (SVP, Unterengstringen): Ich kann es kurz machen und anschliessen an meine vorherigen Worte. Gerichtet an die Vertreter der Stadt Zürich: Sie haben sich das selbst eingebrockt! Sie haben immer wieder dagegen gekämpft, dass man die Planung für die Nordumfahrungserweiterung rechtzeitig aufnimmt. Es ist jetzt immerhin so weit, dass man sich nicht mehr dagegen wehrt. Aber was ich jetzt erwarte, ist, dass man hier nun aktiv einfach auch Druck aufsetzt, dass diese Sache rasch vorangetrieben wird. Denn Sie werden Ihren Teil von dem, was ich vorher über den Zusammenbruch des Verkehrs im Limmattaler Kreuz gesagt habe, auch noch abbekommen. Das wird nicht an der Stadtgrenze Halt machen! Und ich habe schon vor Jahren darauf hingewiesen und davor gewarnt, dass die Stadt Zürich und auch das Furttal mit dem Glatttal davon betroffen sind.

Es nützt jetzt nichts, hier irgendwo Redimensionierungen zu verlangen, Willy Furter. Es bringt Ihnen überhaupt nichts. Irgendwo wird der Verkehr fliessen. Und die Lastwagen werden ihre Ware halt vor allem auch in der Stadt Zürich abladen, also dorthin fahren und von dort wieder auf die Autobahnen wegfahren müssen. Das sind Tatsachen, die Sie berücksichtigen müssen, und wenn wir hier nicht zusammenarbeiten und miteinander die nötigen Massnahmen ergreifen, dann werden Sie noch lange warten müssen. Es ist nicht der Zeitpunkt der Üetlibergtunnel-Eröffnung, es ist der Zeitpunkt der Gubristtunnel-Eröffnung, die Sie dann hoffen lässt, irgendwann einmal mit der Rosengartenstrasse und der Weststrasse etwas erreichen zu können. Und dazu gehört dann natürlich auch, dass man mit dem nun favorisierten Planungsziel des Stadttunnels – gegenüber dem Seetunnel ist er jetzt favorisiert – auch weitermacht. Die Baudirektorin weiss sehr genau, was im Raum Zürich-West noch auf uns wartet.

Peter Stirnemann (SP, Zürich): Die SP-Fraktion unterstützt das Postulat von Willy Furter, und zwar mit voller Überzeugung, nachdem er nun – das wäre bei uns eben ein Anstoss gewesen, es nur halb zu wollen – diesen Käferbergtunnel eigentlich aus seinen Forderungen herausgenommen hat. Willy Furter weiss ja, dass der Gemeinderat der Stadt Zürich im August 2002 eine ganz klar ablehnende Antwort zu diesem Projekt «Käferbergtunnel» gegeben hat.

Also, worum es uns geht und was wir eben mit dieser Unterstützung auch wieder hervorheben wollen: Es geht uns um die Entlastung und Redimensionierung der Westtangente Seebahn- und Weststrasse und

insbesondere eben der Rosengartenstrasse. Wenn die Westumfahrung Zürich-Üetlibergtunnel für die Stadt Zürich Sinn machen soll, ist die Redimensionierung dieser Westtangente – einschliesslich der Rosengartenstrasse – als flankierende Massnahme zwingend! Und zwar – und das ist ja in der Begründung auch zu lesen – geht es darum, diese Massnahmen vor – es ist zu betonen: vor! – der Fertigstellung der Westumfahrung Üetlibergtunnel zu realisieren. Sonst bringen Sie hinterher eben nicht mehr das Gewünschte und Erforderliche. Und die Zeit drängt! Es verbleiben ja nur noch sechs bis acht Jahre bis diese Westumfahrung dann in Betrieb genommen werden soll oder kann. Der Durchschlag ist ja erfolgt. Und nun ist es klar, dass man umgehend an die Arbeit gehen soll, um diese flankierenden Massnahmen zu planen und dann auch durchzuführen.

Mittlerweile wissen wir ja auch, was die Baudirektion in dieser Hinsicht machen will. Mit dem so genannten «Flama-West» – so heisst der Bericht dazu, nämlich «Flankierende Massnahmen Westumfahrung» – sind acht Massnahmenpakete vorgesehen, unter anderem eben die Abklassierung Weststrasse, Gegenverkehr in der Seebahnstrasse, aber auch der Rückbau der Bullingerstrasse und – was uns im Westen auch noch ziemlich wichtig ist – die Redimensionierung der Birmensdorferstrasse. Unverständlicherweise aber fehlen die wirkungsvollsten und zwingendsten Massnahmen, was die Verkehrsbelastung von Zürich-West betrifft, die wir immer wieder gefordert haben – zum ersten Mal bereits im Jahr 1996, und Carmen Walker Späh hat das angesprochen, worum es da geht. Aber eben, diese Massnahmen fehlen. Das ist nämlich erstens die Redimensionierung der A1 mit ihrer Trichterwirkung von sechs auf vier Spuren ab dem Weininger Kreuz Richtung Stadt, damit in Verbindung die Abklassierung der A1 ab Stadtgrenze Zürich, Ausfahrt Altstetten, zur Nationalstrasse dritter Klasse mit Tempo 60, also in der Grünau, und dann eben die Neugestaltung der Rosengartenstrasse als zweispurige Strasse, wobei die frei werdenden Spuren als Busspuren zu betreiben seien.

Willy Haderer hat den Stadttunnel angesprochen. Das ist natürlich ein bisschen ein heisses Eisen! Sie saugen damit gerade wieder Verkehr von Westen an. Wenn Sie dann die Pfingstweidstrasse direkt mit einem Tunnel an diesen Stadttunnel anbinden wollen, dann nützt nämlich alles wieder nichts und wir haben wieder mehr Verkehr. Also darüber muss man noch nachdenken. Aber das ist ja jetzt nicht das Thema.

Also mit der Präzisierung – dieser zusätzlichen Massnahmen in Sachen A1 in Zürich-West – unterstützen wir das Postulat von Willy Furter und bitten Sie, dies auch zu tun.

Peter F. Biemann (CVP, Zürich): Obwohl die Regierung etliche Gründe aufführt, weshalb sich eine zusätzliche Prüfung nicht aufdränge, wird die CVP diesen Vorstoss unterstützen. Erstens dürfte es eine Frage der Zeit sein, bis die Bevölkerung im Sinne der Einhausung Schwamendingen die Regierung mit einer Volksinitiative dazu auffordert. Und es ist unserer Meinung nach allemal besser zu agieren als zu reagieren. Zum Zweiten: Im Zusammenhang mit dem geplanten Polizei- und Justizzentrum in diesem Einzugsbereich drängt sich eine Überprüfung der Verkehrsinfrastrukturbauten sowieso auf. Also könnte man dies gleichzeitig ausführen.

Lorenz Habicher (SVP, Zürich): Für die SVP-Fraktion ist die vorliegende Stellungnahme genügend, da eine Redimensionierung der Westtangente zum heutigen Zeitpunkt und im heutigen Umfeld abgelehnt wird. Die laufenden Konzeptarbeiten zeigen die Auswirkungen auf die betroffenen Stadtquartiere. Aus unserer Sicht bringt eine Abklassierung nicht die gewünschten oder erhofften Entlastungseffekte.

Peter Stirnemann muss für zwingende Massnahmen sein. Er muss sich dafür einsetzen. Träume einer Tramerweiterung in Zürich-West führen ein weiteres Trämli über Hardbrücke–Pfingstweidstrasse und Hohlstrasse–Altstetterstrasse. Somit muss auf dem Strassenraum Platz geschaffen werden. Es ist klar: Abklassierung, Redimensionierung ist das Zauberwort.

Die SVP-Fraktion lehnt eine Überweisung dieses Postulates konsequent ab. Wir fordern zuerst die Fertigstellung des Umfahrungsringes mit Üetlibergtunnel und die abgeschlossene Realisierung von flankierenden Massnahmen, bevor weitere Konzeptarbeiten betreffend Redimensionierung und/oder Abklassierung weitergeführt werden. Die geforderte Prüfung im Sinne des Postulanten ist heute nicht nötig oder bereits abgeschlossen. Einen weiteren Bericht in dieser Angelegenheit zu erstellen, ist Beschäftigungstherapie, und wir wollen die Verwaltung – sprich die Baudirektion – mit sinnvolleren Tätigkeiten ausfüllen. Eine klare Ablehnung ist angezeigt. Die SVP-Fraktion wird das Postulat 116/2001 nicht überweisen.

Felix Müller (Grüne, Winterthur): Ich bin froh, aus FDP-Kreisen zu hören, dass die ärgsten Verkehrsprobleme nicht in Wetzikon bestehen, sondern in Zürich. Es ist auch richtig so und entspricht auch eher meiner Wahrnehmung, dass eben die Verkehrszahlen, die Alarmwertüberschreitungen in der Stadt Zürich beachtlich grösser sind als irgendwo. Aber es ist tragisch, wenn das Rezept gegen diese Misere, gegen diese Alarmwertüberschreitungen im Lärmbereich und im Luftbereich wieder mit Tunnels, mit teuren Infrastrukturbauten, gelöst werden soll. Die Rosengartenstrasse wurde schon diskutiert im Zusammenhang mit der Eröffnung der A20. Es wurde nichts gemacht. Die Rosengartenstrasse ist wieder eine der meistbefahrenen Strassen des Kantons. Die Abklassierung wird wieder diskutiert in Zusammenhang mit dem Üetlibergtunnel. Es scheint wiederum: Es wird nichts gemacht. Es ist klar: Der Üetlibergtunnel ist schon eine gewaltige Investition. Die Baudirektorin hat im vorherigen Traktandum darauf hingewiesen: eine der teuersten Baustellen, die im Moment im Kanton Zürich bestehen. Und wenn man weitere Tunnels bauen soll, die wiederum dazu führen, dass die Rosengartenstrasse wiederum nicht abklassiert werden soll, weil insbesondere natürlich die Lastwagen, die die Rosengartenstrasse befahren, zum grossen Teil in die Stadt reinfahren und wieder zur Stadt raus müssen, nicht von der Rosengartenstrasse weggebracht werden können.

Ich bitte Sie, dieses Postulat zu überweisen, und zwar aus dem Grund, weil es endlich einmal andere Mittel braucht, um die Verkehrs- und Mobilitätsprobleme zu lösen, als Strassenbau. Wir können uns das nicht leisten. Es ist nicht mehr möglich! Die Kosten-Nutzen-Schere ist schon lange im roten Bereich. Es ist notwendig, andere Rezepte zu erfinden, andere Rezepte und Konzepte zu suchen, damit wir diese Probleme, die wir effektiv haben, lösen können, und nicht über Bauprogramme anstreben, von denen wir heute schon sagen können, dass sie in den nächsten dreissig oder vierzig Jahren überhaupt nicht umsetzbar sind. Zwei Generationen wird die Bevölkerung nach Ihren Rezepten warten müssen, bis wir uns als Kanton Zürich dann den Tunnel leisten können, der wahrscheinlich von Schwamendingen direkt in die A 3 führen wird und dann – vielleicht, wenn wir Glück haben – dazu führen könnte, die Rosengartenstrasse, respektive die Westtangente, zu entlasten. So gehts nicht! Die Bevölkerung möchte schneller eine Lösung finden und eine Lösung haben, in Aubrugg, an der Rosengartenstrasse, aber auch an vielen anderen Strassen, die an Alarmwertüberschreitungen leiden. Ihre Rezepte, die nur Kosten verursachen,

und zwar in der Investition und nachher im Betrieb, haben ausgedient. Ich bitte Sie, das Postulat zu überweisen.

Roland Munz (SP, Zürich): Lieber Willy Haderer, durch Ihr Votum habe ich mich als Schwamendinger, aber auch als Stadtzürcher, schon etwas herausgefordert gefühlt. Denn es stimmt natürlich so nicht, dass die Stadt Zürich die Rosengartenstrasse vor allem brauche, um ihre eigenen Waren anzuliefern und abtransportieren zu lassen. Sie wissen doch genauso gut, wie wir alle hier im Saal und draussen, dass die Rosengartenstrasse eine wichtige, eine grosse Transitachse ist und nicht hauptsächlich dem Stadtzürcher Binnenverkehr dient. Dafür ist sie zurzeit ja viel zu verstopft! Da haben Sie vielleicht wiederum Recht. Aber wenn Sie natürlich jetzt erklären, wir in der Stadt Zürich dürften allenfalls nach Eröffnung des Gubristausbaus oder vielleicht noch später daran denken, dass man dann vielleicht an eine Abklassierung und eine Reduktion beim Rosengarten denken könne, dann ist das genau falsch. Das ist, was wir nicht wollen! Denn wir wollen nicht immer wieder vertröstet werden. Und dann findet man immer wieder einen Grund, weshalb man es gerade jetzt nicht kann, aber vielleicht dann später einmal. Wir denken, genau dann, wenn die Westumfahrung eröffnet wird, ist der richtige Zeitpunkt – auch nicht heute, wie es Lorenz Habicher schon drohend an die Decke gemalt hat – Nein, wenn die Westumfahrung eröffnet ist.

Im Konzept zu den flankierenden Massnahmen hat es auch einen Teil der Hardturmstrasse drin, der dort redimensioniert werden soll, nämlich vom Hardturm zur Bullingerstrasse. Wir denken, das ist der Moment, um gerade weiter die Rosengartenstrasse hinauf zu denken und den frei werdenden Platz dann beispielsweise für eine eigene Busspur zu nutzen, damit wir dann den neuen Verkehr, den es ja tatsächlich geben wird – das Verkehrswachstum total wird weitergehen –, aber wir wollen eben im Unterschied zu Ihnen von der gegenüber liegenden Seite den neu generierten Verkehr vor allem auf den ÖV umlagern und nicht einfach die Schleusen offen halten oder immer weiter öffnen für immer noch mehr motorisierten Individualverkehr. Davon haben wir in Zürich, vor allem auch in Schwamendingen, wirklich schon genug. Ich danke Ihnen, wenn Sie das Postulat unterstützen.

Regierungsrätin Dorothee Fierz: Ich habe ein etwas mulmiges Gefühl, wenn ich die Diskussion der Befürworter zusammenfasse oder

Bilanz ziehe, was man alles erwartet von der Überweisung des Postulates. Und ich muss Ihnen sagen: Verkehrspolitisch ist etwas blauäugig argumentiert, wenn Sie meinen, mit der Eröffnung der Westumfahrung könne die Rosengartenstrasse redimensioniert werden. Sie müssen einmal die Analysen studieren, welche Verkehrsarten die Rosengartenstrasse heute belasten. Es ist nur ein vernachlässigbarer Anteil Durchgangsverkehr. Also die Achse Süd–Nord belastet die Rosengartenstrasse nur minim. Es ist der Ziel-Quell-Verkehr, und es ist der Binnenverkehr, der das Problem Rosengarten generiert. Und dieses Problem wird sich mit den städtebaulichen Entwicklungen in Zürich-West und Zürich-Nord noch verstärken.

Deshalb ist es die Aufgabe des Regierungsrates, in Zusammenarbeit mit dem Stadtrat gute, nachhaltige Lösungen für die Westtangente zu erarbeiten. Und diese Lösung liegt eben nicht in einem Rückbau zusammen mit der Eröffnung der Westumfahrung. Da würden wir neue grosse Probleme schaffen, denn der Lösungsansatz liegt nur in einer wirkungsvollen Entlastungsachse. Und wie diese wirkungsvolle Entlastungsachse aussehen wird, können wir beantworten, wenn wir den ganzen Strassenraum im Gebiet Käferberg, Waidhaldentunnel und Westtangente als eine Einheit betrachten und im Rahmen einer Zweckmässigkeitsbeurteilung Lösungsansätze erarbeiten. Das wissen alle Verkehrstechniker. Das wissen aber auch die Einwohnerinnen und Einwohner der betroffenen Quartiere. Ich bedaure es ausserordentlich, dass vor vielen Jahren einer meiner Vorgänger diese Hoffnung in der Bevölkerung geweckt hat, dass durch die Eröffnung der Westumfahrung eine markante Entlastung entlang der Rosengartenstrasse möglich sei. Es gibt aber keine regierungsrätliche Sippenhaft mit Aussagen, die vor Jahrzehnten oder vor Jahren gemacht worden sind. Wichtig sind die heutigen Erkenntnisse, und wichtig ist vor allem, dass wir den Mut haben, klar darzulegen, was möglich ist und was nicht. Dies tat ich zusammen mit Stadtrat Martin Waser vor etwa drei Wochen, als wir miteinander an einer Veranstaltung bei der Bevölkerung der Rosengartenstrasse waren. Und wir haben ganz klar dargelegt, dass wenn eine bauliche Massnahme, eine Entlastungsstrasse, ins Auge gefasst werden kann, diese mit einem Zeithorizont von 20 Jahren in Betrieb genommen werden kann. Das weiss die Bevölkerung, und ich will eine Baudirektorin im Kanton Zürich sein, die zuverlässige Aussagen macht und die nicht der Bevölkerung nach dem Mund oder der momentanen Empfindung redet, sondern verlässliche Aussagen macht zu dem, was realisierbar ist und zu dem, was eben

etwas mehr Zeit braucht. Und eine wirkliche, nachhaltige Lösung für dieses Gebiet zu finden, braucht eben etwas mehr Zeit. Wir suchen die Lösung mit oder ohne Postulat von Willy Furter. Aber ich befürchte sehr, dass Sie, wenn Sie dieses Postulat heute überweisen, falsche Hoffnungen wecken. In diesem Sinne bitte ich Sie sehr, dem Antrag der Regierung zu folgen.

Schlussabstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 63 : 50 Stimmen, das Postulat nicht zu überweisen.

Das Geschäft ist erledigt.

Ratspräsident Thomas Dähler: Liebe Kolleginnen und Kollegen, es ist jetzt 16.50 Uhr. Ich habe eigentlich im Sinn, die Traktanden 22 und 23, welche wir gemeinsam behandeln, noch abzuschliessen. Die geschätzte Zeitdauer schwankt zwischen 30 und 45 Minuten. Stellt jemand einen Antrag auf Abbruch der Sitzung? Das ist nicht der Fall. Dann ziehen wir dies durch.

22. Projektierung Ortsumfahrungen

- **Adliswil, Nordumfahrung**
- **Greifensee, Ortszufahrt**
- **Kollbrunn, Umfahrung**
- **Uster, Lorenstrasse**
- **Zürich, Waidhaldetunnel (Rosengarten)**

Postulat Hans-Peter Portmann (FDP, Kilchberg), Thomas Heiniger (FDP, Adliswil) und Ulrich Isler (FDP, Seuzach) vom 21. Januar 2002
KR-Nr. 21/2002, Entgegennahme, Diskussion
(gemeinsame Behandlung mit KR-Nr. 22/2002)

23. Alternativen zu Ortsumfahrungen für C-Objekte aus der «Prioritätenreihung Ortsumfahrungen Kanton Zürich» der Baudirektion

Postulat Hans-Peter Portmann (FDP, Kilchberg), Martin Mossdorf (FDP, Bülach) und Ulrich Isler (FDP, Seuzach) vom 21. Januar 2002
KR-Nr. 22/2002, Entgegennahme, Diskussion
(gemeinsame Behandlung mit KR-Nr. 21/2002)

Das Postulat KR-Nr. 21/2002 hat folgenden Wortlaut:

Der Regierungsrat wird aufgefordert, dem Kantonsrat die Projektierungsvorlagen mit den Projektierungskreditanträgen für oben erwähnte Ortsumfahrungen betreffend die B-Objekte aus der «Prioritätenreihung Ortsumfahrungen Kanton Zürich» der Baudirektion vorzulegen.

Begründung:

Die Baudirektion hat auf Grund eines FDP-Vorstosses eine Prioritätenreihung für mehr als 50 Ortsumfahrungen im Kanton Zürich erstellt. Da aus Gründen der Finanzierung und der Wirkungsziele nicht alle Objekte realisierbar sind, wurde ein Kriterienkatalog erstellt, welcher die Objekte in Handlungsfelder von A bis D einreihet. Dem Kriterienkatalog lagen die Ziele «Verbesserung der Lebensqualität innerorts», «Verbesserung der Erreichbarkeit / Staureduktion», «Erhöhung der Sicherheit», «Minimierung negativer Auswirkungen auf natürliche Ressourcen» und «Reduktion des CO₂- und Schadstoffausstosses» zugrunde. Die FDP ist klar der Meinung, dass auf Grund der Staatsfinanzen künftige Strassenbauprojekte nur noch nach deren Prioritäten weiterverfolgt werden können. Deshalb verlangt sie von der Regierung, dass jetzt für die so genannten B-Objekte, welchen aus kantonaler Sicht eine hohe Priorität eingeräumt wird, die Projektierungsvorbereitungen an die Hand genommen werden.

Das Postulat KR-Nr. 22/2002 hat folgenden Wortlaut:

Der Regierungsrat wird aufgefordert, dem Kantonsrat aus seiner Sicht mögliche Alternativen zu den in den regionalen Verkehrsrichtplänen aufgeführten Ortsumfahrungen für C-Objekte aus der «Prioritätenreihung Ortsumfahrungen Kanton Zürich» der Baudirektion aufzuzeigen.

Begründung:

Die Baudirektion hat auf Grund eines FDP-Vorstosses eine Prioritätenreihung für mehr als 50 Ortsumfahrungen im Kanton Zürich erstellt. Da aus Gründen der Finanzierung und der Wirkungsziele nicht alle Objekte realisierbar sind, wurde ein Kriterienkatalog erstellt, welcher die Objekte in Handlungsfelder von A bis D einreihet. Dem Kriterienkatalog lagen die Ziele «Verbesserung der Lebensqualität innerorts», «Verbesserung der Erreichbarkeit / Staureduktion», «Erhöhung der Sicherheit», «Minimierung negativer Auswirkungen auf natürliche Ressourcen» und «Reduktion des CO₂- und Schadstoffausstosses» zugrunde. Die FDP ist klar der Meinung, dass auf Grund der Staatsfinanzen künftige Strassenbauprojekte nur noch nach deren Prioritäten weiterverfolgt werden können. Deshalb sieht sie im Hinblick auf die aktuelle Finanzierungssituation für die so genannten C-Objekte, welchen aus kantonaler Sicht eine tiefe Priorität eingeräumt wird, eine mittelfristige Realisierung als schwierig. Beim einen oder anderen Objekt wären allenfalls Alternativen möglich. Der Regierungsrat soll hier bei der Findung solcher Alternativen konstruktiv mithelfen. Die Zusammenarbeit mit den betroffenen Gemeinden erachten wir als notwendig.

Ratspräsident Thomas Dähler: Der Regierungsrat ist bereit, die beiden Postulate entgegenzunehmen. An der Sitzung vom 1. Juli 2002 haben Gabriele Petri, Zürich, den Antrag auf Nichtüberweisung des Postulates 21/2002 und Esther Arnet, Dietikon, den Antrag auf Nichtüberweisung des Postulates 22/2002 gestellt. Der Rat hat heute zu entscheiden.

Gabriele Petri (Grüne, Zürich): Auch wenn der Seetunnel wieder ein wenig aus der Mode gekommen ist, werden die Freisinnigen nicht müde, uns vom Mythos Umfahrungsstrasse überzeugen zu wollen. Aber Verkehr ist nicht gottgegeben, Hans-Peter Portmann. Das sei Ihnen als Katholik doch wieder einmal vom Stuhle Petri aus verkündet (*grosse Heiterkeit*). Verkehr ist aber auch nicht nur das Bündeln und Kanalisieren von automobilen Strömen, Verkehr ist immer die Folge von raumplanerischen, richtplanerischen und – nota bene – nutzungsplanerischen Entscheiden, vor allem Fehlentscheiden. Deshalb sind Ihre freisinnigen Vorschläge, landauf, landab Hochleistungsstrassen, Umfahrungsstrassen, Stadtautobahnen und Bypässe zu bauen, wahr-

haftig keine Offenbarung zur Lösung der Verkehrsprobleme in der Stadt und der Agglomeration Zürich. Und Ihre Tunnels, ob Kategorie A, B, C oder D – vielleicht geht es bis Y? –, Martelli-Tunnel, Stadttunnel, Cavegn-Tunnel, Käferbergtunnel, Waidhaldentunnel und wie sie alle heissen mögen, da manifestiert sich doch nur das schlechte Gewissen der Verkehrsplaner und der bürgerlichen Politik. Und wenn Sie, Hans-Peter Portmann, in Ihrer Begründung für Umfahrungen und Alternativen auch noch die schönfärberischen Begriffe der Verwaltung bemühen, wie «Verbesserung der Lebensqualität innerorts» – tönt schön! – oder «Minimierung der negativen Auswirkungen auf natürliche Ressourcen» – auch schön gesagt! –, dann verkennen Sie Ihr grösstes Problem, nämlich: Niemand glaubt mehr an eine Entlastung durch den Strassenbau. Nach 30 Jahren leerer Versprechungen beim Nordring, in Schwamendingen, im Limmattal, an der Westtangente und neu auch in Wollishofen – trotz der Westumfahrung! –, überall gibt es nur Mehrverkehr. Auch die Südumfahrung, bekannt als «Seetunnel», entpuppt sich spätestens bei der Situierung der Tunnelportale im dicht besiedelten Seefeld, in Wollishofen und in der Burgwies als freisinnige Geisterfahrt.

Jetzt noch zur freisinnigen Finanzpolitik im Strassenbereich: Schön zu sehen, dass auch Ihnen nicht entgangen ist, dass das Geld zur Finanzierung für Ihre Umfahrungsstrassen fehlt – jetzt und in alle Zukunft, Amen! Also keine Strassenbauprojekte, schon gar nicht auf Vorrat! Doch das Ignoranzvermögen des menschlichen Hirns ist immer wieder verblüffend. Nichtsdestotrotz: Auch hier hat der freisinnige Workshop zur Finanzbeschaffung ganz neue Strategien entwickelt, geradezu «Hunter-Strategien», und die Jagd auf die allgemeinen Steuermittel eröffnet. Aber für die Risiken und Nebenwirkungen von freisinnigen Finanzstrategien fragen Sie doch einmal Ihren ehemaligen Bau- und Finanzdirektor! Oder eine andere freisinnige Fachperson, vielleicht im Ständerat!

Die Postulate, verkehrspolitisch und finanzpolitisch: Der gute Mensch von Kilchberg vermag uns nicht zu überzeugen. Noch ein kleines Trostwort: In einem Punkt hat Hans-Peter Portmann mit seinem Postulat natürlich Recht: Es stellt sich die Frage: Was ist eigentlich von einem Regierungsrat mit seiner Kategorisierung und vor allem Priorisierung der im Richtplan festgesetzten 50 Umfahrungsstrassen zu halten, wenn der gleiche Regierungsrat mit beschränkten finanziellen Ressourcen das vorliegende Postulat einfach entgegennehmen wollte? Die Frage war rein rhetorischer Natur.

Esther Arnet (SP, Dietikon): Ich spreche zum Postulat betreffend Alternativen zu Ortsumfahrungen der Priorität C. Ich muss Ihnen sagen, dass ich wirklich nicht verstehen kann, mit welcher Motivation man einen solchen Vorstoss einreichen kann. Ich habe dann gedacht, vielleicht sollte man ein Auge zudrücken, weil der Erstunterzeichner nun ja wahrlich kein Verkehrspolitiker ist und er es deshalb vielleicht gut gemeint, aber die Inhalte etwas falsch eingeschätzt hat. Ich sah dann aber, dass mindestens der Zweitunterzeichner KEVU-Mitglied und Vizepräsident der Kommission ist, und daher dachte ich, man müsse mit diesem Anliegen wohl trotzdem ernsthaft umgehen.

Das Postulat ist meines Erachtens in der Grundhaltung falsch. Der Regierungsrat hat mit dieser Prioritätenliste, die wir hier diskutieren, Führungsstärke gezeigt. Ihre Baudirektorin hat in das Sammelsurium von sehr vielen Ortsumfahrungsanliegen Ordnung hineingebracht. Endlich hat man einen Kriterienkatalog hingekriegt und hat objektive Kriterien, mit den man beurteilen soll und kann, ob diese Ortsumfahrungen richtig sind, ob sie etwas bringen und in welchem Bereich sie etwas bringen. Und deshalb konnte man auch eine Priorisierung dieser Ortsumfahrungen vornehmen. Jetzt verlangen Sie mit Ihrem Postulat von dieser Regierung, von Ihrer Baudirektorin, einen Papiertiger, nachdem sie doch mit diesem Kriterienkatalog eigentlich gute Arbeit geleistet hat. Sie wollen mit Ihrem Postulat, dass alles auf den Kopf gestellt wird, dass man nochmals von vorne beginnt, dass das nicht mehr gilt, was man eigentlich festgehalten hat. Ich denke, das ist keine so gute Idee! Sie wissen genau, dass das Geld zurzeit knapp ist. Das Geld ist nicht nur beim Strassenbau knapp, das Geld ist auch beim Erarbeiten von Berichten knapp. Und ich empfehle Ihnen, hier zu sparen, indem Sie dieses Postulat nicht an den Regierungsrat überweisen.

Hans-Peter Portmann (FDP, Zürich): Ich hatte schon irgendwie Angst, ich erwache heute Nachmittag nicht mehr und es erginge mir, wie einigen anderen auch hier drin. Aber immerhin! Gabriele Petri, ich danke Ihnen vielmals. Sie haben in Unterhaltungswert die Note Sechs verdient, wenn auch aus meiner Sicht inhaltlich nicht zu gebrauchen (*Heiterkeit*).

Für die FDP ist es klar: Investitionen ins Strassenverkehrsnetz sind dringend. Ohne weitsichtiges und strategisches Handeln wird uns nicht der Strassenbau, sondern am Schluss dann der Strassengau ein-

holen und eben auch schaden. Konzeptlose Wunschlisten, Einzelinteressen und unkontrollierte Lobbying-Strassenpolitik sind tödlich und schaden den sachlichen Anliegen. Die Staatsfinanzen – Sie wissen dies – lassen keine Wundertüten-Aktivitäten zu, auch in diesem Bereich nicht. Und die Baudirektorin hat hier mit ihrem Bericht zur Prioritätenreihung mutig den einzig richtigen Schritt und den einzig richtigen Weg eingeschlagen. Mutig, weil es klar ist, dass, wenn immer nach handfesten Kriterien entschieden werden soll, was eben notwendig und machbar gegenüber dem Wünschbaren vorzuziehen ist, man dann auch gewisse Bittsteller vor den Kopf stösst. Wenn man den Kriterienkatalog nun analysiert, so ist die Bekämpfung unserer Anliegen – gerade jetzt auch durch Gabriele Petri und die Grüne Fraktion – nicht verständlich.

Ich werde Ihnen hier nochmals kurz die Zielgewichtung für diese vorgeschlagenen Strassenprojekte in Erinnerung rufen: Es wurden diese Projekte gewichtet. Mit 50 Prozent wurde gewichtet: die Reduktion der Lärmmissionen innerorts, die Reduktion der Schadstoffemissionen innerorts, die Reduktion der Trennwirkung. Es wurde mit 20 Prozent gewichtet: Die Minimierung negativer Auswirkungen auf natürliche Ressourcen. Mit 10 Prozent jeweils dann noch Verbesserungen der Erreichbarkeit, Reduktion Staub, Erhöhung der Sicherheit und Reduktion des CO₂-Ausstosses. Liebe Gabriele Petri, ich verstehe nicht, dass dies nicht in Ihrem Sinne sein soll.

Nun zum Postulat 21/2002 im Einzelnen: Die FDP fordert hier Projektierungsvorlagen mit den entsprechenden Projektierungskrediten für die Ortsumfahrungen im Handlungsfeld B – und diese Handlungsfelder sind nicht von der FDP erfunden worden, das sind die Handlungsfelder der Baudirektion, wie sie sie eruiert hat. Diesen wird in Bezug auf Wirkung und Dringlichkeit eine hohe Priorität zugeschrieben. Die betroffene Bevölkerung leidet stark am Ortsverkehr und soll möglichst rasch Erleichterung erfahren. Diese Orte sehen Sie im Titel dieses Postulates. Die Projekte – jetzt komme ich noch zum Finanzpolitischen – lösen über mehrere Jahre verteilt ein Investitionsvolumen von 375 Millionen Franken aus. Dies bringt der Wirtschaft und dem Gewerbe eine echte Hilfe und – gestatten Sie mir hier diese Anmerkung – bringt auch mehr als unser tägliches Feilschen um den Strassenfonds. Dies ist aber genau die von Ihrer Seite auch in der heutigen Wirtschaftslage geforderte Investition in die Wirtschaft und Ankerbelegung unserer Entwicklung.

Zum Postulat 22/2002: Es zahlen die, die alle gut Steuern zahlen hier in diesem Kanton. Hier sind die Anliegen der betroffenen Bevölkerung auch gerechtfertigt. Ortsumfahrungsprojekte würden aber zu wenig Entlastung bringen und haben in Bezug auf die Kostenwirksamkeit nur eine mittlere bis schlechte Beurteilung erhalten. Kosten von 1,6 Milliarden Franken stehen in keinem Verhältnis, und für unsere Staatsfinanzen sind sie auch nicht tragbar. Und trotzdem müssen auch hier für die geplagte Bevölkerung Erleichterungen geschaffen werden. Deshalb fordern wir die Regierung auf, für die so genannten C-Objekte Alternativen aufzuzeigen. Esther Arnet, wir fordern nicht auf, nochmals Berichte zu schreiben, sondern wir möchten von der Baudirektion, dass sie mit den entsprechenden Gemeinden zusammensitzt und schaut, welche Möglichkeiten es gibt, wenn man eben diese Umfahrungen nicht realisiert, weil man sie nicht realisieren kann.

Der innere Wert dieser zwei Postulate ist ganz klar Folgendes: Wir wollen endlich Frieden in diesen Basar hineinbringen, dass jeder irgendwo, wo er ein Anliegen hat, dieses lobbyiert, hervorbringt und – wenn er Glück hat – auch damit durchkommt. Wir haben Ressourcen und Staatsfinanzen, die knapp sind, und wir müssen mit Prioritäten arbeiten, insbesondere auch im Strassenbau. Dies wollen diese zwei Postulate, und sie sind auch ganz klar eine Aussage und ein Zeichen dafür, dass jetzt ebenfalls in diesen dringend notwendigen Ortsumfahrungen vorwärts gemacht werden muss, aber dort, wo es sinnvoll ist und wo die Wirkung hoch ist. Ich bitte um Unterstützung beider Postulate.

Richard Hirt (CVP, Fällanden): Ich möchte einfach ohne zu polemisieren Gabriele Petri sagen: Wenn Sie vom Mythos Umfahrungsstrasse sprechen, dann wissen Sie nicht, welchen Mythos Sie anreden. Fragen Sie einmal die Leute, die an diesen Ortsdurchfahrten leiden! Sie leiden körperlich und seelisch an diesen Strassen. Die wohnen schon seit fünfzig Jahren oder weiss ich nicht, wie lang, an diesen Strassen, die sich so entwickelt haben. Das ist schon etwas frivol, was Sie da gebracht haben!

Jetzt stehen 50 Ortsumfahrungen mit einem Riesebetrag zur Diskussion. Wir wissen alle, dass wir das nicht bezahlen und heute und morgen auch nicht bauen können. Es ist verdienstvoll von der Baudirektorin, dass sie eine derartige Liste erstellt hat. Ich möchte aber zu dieser Liste einige Fragen stellen. Ich kann noch sagen: Meine Gemeinde,

der ich vorstehe, steht zweimal auf dieser Liste – und nicht gerade unter einem guten Stern. Deshalb habe ich auch das Wort ergriffen. Ich habe mich erkundigt: Die Kommission Planung und Bau hat diese Liste zur Kenntnis genommen, hat sie aber nicht gross hinterfragt. So ist mein Kenntnisstand. Sollte dies geändert haben, so würde ich mich gern belehren lassen. Irgendwann sollte von mir aus gesehen einmal eine Diskussion stattfinden, und man sollte diese Prioritätenliste auch etwas hinterfragen. Es tun jetzt alle hier in diesem Saale, wie wenn diese in Stein gemeisselt sei und wie ein Dogma daherkomme. Ich muss Ihnen sagen, ich hatte das Vergnügen, die Baudirektorin einmal in der Fraktion zu erleben. Sie hat uns im Vorfeld der eigentlichen Präsentation die Kosten aufgezeigt, und ich habe da mit etwas unangenehmem Interesse darauf gesehen, dass auf Folien «Price, Waterhouse and Coopers» – so Expertensysteme oder Expertengremien – draufgestanden sind. Und wenn ich diese Namen lese, so läuft mir das Grauen über den Rücken, muss ich einfach sagen. Ich weiss, ich arbeite auch mit Kosten-Nutzen- und Nutzwertanalysen. Ich weiss genau, Sie können mit diesen Instrumenten fast jedes beliebige Resultat herbeiführen, das Ihnen vorgegeben ist. Das ist einfach eine Kritik der Methode, und ich möchte einfach, dass diese Liste auch irgendwann einmal diskutiert wird. Diese Methoden täuschen zum Teil eine Genauigkeit oder eine Seriosität vor, die sie gar nicht haben. Es sollte aber der Vorteil dieser Methoden sein – und das muss ich den Untersuchungen natürlich zugute halten –, dass der Betroffene, der Leser, genau nachvollziehen kann, mit welchen Instrumenten und mit welchen Zahlen der entsprechende Experte gearbeitet hat. Also die Nachvollziehbarkeit der Methode sollte eigentlich offen liegen. Und genau dies habe ich eigentlich nicht erleben können. Wir haben zwar einen verdünnten Bericht bekommen, aus dem dann mehr oder weniger nur noch die Kriterien und die Prioritätenliste hervorgeht, mehr eigentlich nicht. Ich möchte einfach auf ein Beispiel hinweisen, das mir ins Auge gestochen ist.

Ich weiss jetzt nicht, ob die Umfahrung Kollbrunn wirklich in der ersten Priorität liegen soll. Viele Leute wissen nicht einmal, wo Kollbrunn liegt (*Unruhe im Saal*). Ich meine einfach, es könnte ja so sein! Ich würde jetzt einfach aus dem hohlen Bauch, ohne dass ich die Studie kenne, sagen: Es hat Objekte in der vorderen Rangliste, die ich jetzt nicht aus dem Gefühl heraus, ohne dass ich die Zahlen nachvollziehen kann, in die erste Priorität setzen würde. Aber vielleicht wäre ja eben gerade der Vorteil, wenn wir Einsicht in diese Studie hätten

und diese Entscheide oder Gedankengänge nachvollziehen könnten, würden wir einsichtiger werden. Das wäre eigentlich mein Wunsch, damit wir etwas mehr Information haben, dass es eben nicht so ausartet, wie bei der vorangegangenen Diskussion zum Strassenbauprogramm, wo jeder mehr oder weniger frustriert den Bericht zur Kenntnis nimmt. Wir haben ja hier im Kantonsrat eigentlich nie die Möglichkeit, strategisch über Strassen zu diskutieren, sondern wir nehmen diesen Strassenbaubericht als *Fait accompli* zur Kenntnis, mehr oder weniger mit den Zähnen knirschend. Das wäre mein Wunsch, dass man etwas mehr in diese Prioritätenreihe hineinsieht und die Aussagen der Baudirektorin, Regierungsrätin Dorothee Fierz, inwiefern sie diese von ihrem Amt aus als in Stein gemeisselt ansieht. Das ist eine Bitte, keine Kritik, sondern vielleicht eher eine Frage.

Roland Munz (SP, Zürich): Anknüpfend an die noch nicht lange hier geführte Budgetdebatte, wo etwa stündlich die unsinnigsten Anträge gekürt wurden, möchte ich die beiden Postulate, über die wir hier jetzt sprechen, nominieren als Anwärter für die sinnlosesten Postulate dieser Legislatur. Weshalb? Das Postulat 21/2002 fordert die Regierung ganz einfach auf, etwas zu tun, was sie bereits erklärt hat, tun zu wollen, und was sie bei der Priorisierung der Ortsumfahrungen als Absicht erklärt hat. Die Regierung ist auch, wie die Postulanten, der Meinung – und wie übrigens auch wir –, dass auf Grund der Staatsfinanzen, künftige Strassenbauprojekte nur noch nach den aufgestellten Prioritätenreihungen weiterverfolgt werden können. Dafür wurde nämlich die Prioritätenliste aufgestellt und wurden die Strassen priorisiert. Bei den A-Objekten ist man – wie wir alle wissen – jetzt an der Arbeit. Und danach sollen, gemäss Regierung, die B-Objekte folgen. Genau das fordern die Postulanten mit den zum Verwechseln ähnlichen Worten, wie die Regierung sie geäussert hat, in der Priorisierung der Ortsumfahrungen. Es wird nun die Regierung also die so genannten B-Objekte mit Sicherheit an die Hand nehmen, wenn sie dann an der Reihe sind. Dazu hat sie sich verpflichtet, und die FDP könnte dies doch eigentlich jetzt als Erfolg werten und mit Freude zur Kenntnis nehmen, statt ihre eigenen Regierungsmitglieder unnötig durch ein Postulat, dessen Erfüllung bereits vor der Überweisung schon feststeht, unter Druck zu setzen. Das muss uns schon fast als billige Wahlkampfaktion erscheinen, wenn in fast der gleichen Formulierung gefordert wird, was die Regierung schon versprochen hat. Und deshalb, liebe Gabriele Petri, ist es für mich auch überhaupt nicht er-

staunlich, dass die Regierung bereit ist, die Postulate entgegenzunehmen. Es bringt uns nichts Neues. Es verursacht uns aber in der Verwaltung einen Aufwand, den wir uns ganz gut sparen können. Und deshalb bitte ich Sie, beide Postulate nicht zu unterstützen.

(Hoher Geräuschpegel im Saal, die Reihen lichten sich zunehmend.)

Ratspräsident Thomas Dähler: Das Wort hat Gabriela Winkler, Oberglatt. Gabriela Winkler verzichtet. Das Wort hat Willy Furter, Zürich.

Willy Furter (EVP, Zürich): Auf dem Tisch des Regierungsrates liegt der Wunsch nach 50 Ortsumfahrungen im Kanton Zürich. Jede Region und jede Ortschaft mit starker Verkehrsbelastung hat aus ihrer Sicht ein sicher berechtigtes Anliegen nach einer Entlastung durch eine Ortsumfahrung. Es ist völlig klar, dass wir schon aus finanziellen Gründen keine 50 Ortsumfahrungen bauen können. Es fehlt aber auch der Platz, das Land dazu. Der Regierungsrat hat eine absolut notwendige Vorarbeit geleistet, indem er eine Prioritätenliste aufgestellt hat. Der Regierungsrat hat dadurch Weitsichtigkeit gezeigt. Wenn der Regierungsrat nun schon feststellt, dass fünf Projekte gegenüber 45 anderen prioritär zu behandeln seien, dann soll der Regierungsrat auch tatsächlich handeln und die Projektierungsvorlagen mit entsprechenden Kreditanträgen ausarbeiten.

Was nun das Postulat 22/2002 anbelangt, ist Folgendes zu sagen: Ob es heute schon sinnvoll ist, Alternativen zu Ortsumfahrungen auszuarbeiten, die in der Prioritätenliste weiter hinten angesetzt wurden, ist sehr fraglich. Wir müssen doch zuerst einmal jene Projekte vorantreiben, die höhere Priorität haben! Auch aus finanziellen Erwägungen müssen wir uns auf eine Projektierungsarbeit beschränken. Ich empfehle Ihnen deshalb, dem Postulat 21/2002 zuzustimmen, hingegen das Postulat 22/2002 abzulehnen.

Willy Germann (CVP, Winterthur): Ich möchte die Ausführungen von Richard Hirt noch ergänzen. Die CVP wird dem Postulat 22/2002 sehr lustlos zustimmen. Das Postulat 21/2002 wird der grössere Teil der Fraktion ablehnen.

Die CVP kann einen Satz in der Begründung der FDP unterstreichen, nämlich jenen, dass auf Grund der Staatsfinanzen künftige Strassen-

bauprojekte nur noch nach deren Prioritäten weiterverfolgt werden können. Unbestritten ist eine Prioritätenordnung, vor allem angesichts der immer knapperen Finanzen. Das Sanierungsprogramm 04 mit Einsparungen von 600, allenfalls sogar 850 Millionen, wird auch beim Strassenbau keine Höhenflüge erlauben. Die Frage ist nun – und das hat Richard Hirt schon angetönt: Ist die Prioritätenliste richtig? Wir haben da unsere Zweifel, und in der KEVU haben wir diese Zweifel angebracht – und genau am Beispiel Kollbrunn, wo bereits eine Umfahrung existiert. Es ginge hier also um eine Umfahrung der Umfahrung. Und ich war erstaunt, dass ausgerechnet aus der SVP Sukkurs kam, dies sei wirklich ein unnötiges Projekt. Diese Liste wurde also auch in der Kommission in Frage gestellt.

Nun zum Postulat 22: Dass für Objekte mit tiefer Priorität Alternativen gesucht werden, ist zu begrüssen, ist aber überhaupt nicht neu. Sicher sind Alternativen nicht Sankt-Florians-Projekte, indem neue Dörfer andere Dörfer belasten würden. Alternativen sind aber Verkehrsberuhigungen – und das ist nicht neu. Seit 30 Jahren werden solche Projekte realisiert. Die grösste Alternative wäre natürlich mehr Verkehr von der Strasse auf die Schiene zu bringen. Alternativen, wo leider eben zu wenig gemacht wird, sind auch raumplanerische Massnahmen und der Kampf gegen die Zersiedlung. Der Regierungsrat kann solche Alternativen wieder auflisten. Er hat das in früheren Papieren gemacht. Für uns gilt: «Nützts nüt, so schadts nüt!»

Adrian Bergmann (SVP, Meilen): Unsere Fraktion ist erfreut über die Vorstösse der FDP. Die Richtung der Vorstösse 21/2002 und 22/2002 entspricht unserer Politik. Der Rat kann dann nach Vorlage der Projektierungskredite die Prioritäten im Einzelnen noch festlegen. Ebenfalls Sinn macht das Postulat, Alternativen zu den C-Objekten zu suchen. Die SVP-Fraktion wird diese Postulate unterstützen.

Regierungsrätin Dorothee Fierz: Nachdem der Regierungsrat Entgegennahme beider Vorstösse signalisiert hat, spreche ich nicht zur Entgegennahme, sondern ich bin sehr froh, dass Richard Hirt jetzt gekommen ist. Ihm bin ich noch eine Antwort schuldig. Sie haben mit Recht gefragt, welchen politischen Stellenwert diese Prioritätenliste der Baudirektion der Ortsumfahrungen habe und ob es irgendwo eine Möglichkeit gebe, diese auch zu diskutieren. Es gibt zu diesem Thema keinen Antrag ans Parlament, und so findet in diesem Rahmen auch

keine Diskussion statt. Es ist für mich aber eine Selbstverständlichkeit, dass, wenn es interessierte Kreise aus dem Parlament gibt, die sich mit den Denkansätzen, der Methodik und den Ergebnissen vertieft auseinander setzen wollen, ich Hand biete, auch eine solche Veranstaltung zu organisieren, damit wir dies so diskutieren können. Es kann nicht sein, dass wir dies hier im Rat tun und eine Möglichkeit schaffen. Aber es ist selbstverständlich: Wenn Interesse da ist und ein Bedürfnis formuliert wird, so habe ich offene Türen, etwas solches anzubieten. Da möchte ich Ihnen, Richard Hirt, den Ball sehr gerne zurückspielen: Kommen Sie auf mich zu, wenn das Bedürfnis wirklich vorhanden ist!

Schlussabstimmung über das Postulat KR-Nr. 21/2002:

Der Kantonsrat beschliesst mit 70 : 44 Stimmen, das Postulat KR-Nr. 21/2002 dem Regierungsrat zur Berichterstattung zu überweisen.

Schlussabstimmung über das Postulat KR-Nr. 22/2002:

Der Kantonsrat beschliesst mit 67 : 45 Stimmen, das Postulat KR-Nr. 22/2002 dem Regierungsrat zur Berichterstattung zu überweisen.

Die beiden Geschäfte sind erledigt.

Verschiedenes

Neu eingereichte parlamentarische Vorstösse

- **Bericht betreffend Situationsanalyse der Sekundarstufe I**
Postulat *Karin Maeder-Zuberbühler (SP, Rüti)*
- **Bessere Arbeitsbedingungen für Pflegefamilien**
Postulat *Bettina Volland (SP, Zürich)*
- **Folgen der Sparmassnahmen bei Jugendhäusern und Freizeitanlagen**
Postulat *Chantal Galladé (SP, Winterthur)*

- **Angebots- und Bedarfserhebung im Bereich Familien ergänzende Kinderbetreuung**
Postulat *Julia Gerber Rüegg (SP, Wädenswil)*
- **Agglomerationsprogramme des Bundes**
Interpellation *Carmen Walker Späh (FDP, Zürich)*
- **Sicherheit und Verkehrsberuhigung auf der Wehntalerstrasse zwischen Zürich-Affoltern und Regensdorf**
Anfrage *Marcel Burlet (SP, Regensdorf)*
- **Auslegung von § 32 des Finanzhaushaltsgesetzes vom 2. September 1979**
Anfrage *Peter Good (SVP, Bauma)*
- **Massnahmen gegen Verletzungen durch Hundebisse**
Anfrage *Stefan Dollenmeier (EDU, Rüti)*
- **Kunst- und Sportschule Zürcher Oberland**
Anfrage *Karin Maeder-Zuberbühler (SP, Rüti)*
- **Konzept Praxisausbildung Fachangestellte Gesundheit**
Anfrage *Christoph Schürch (SP, Winterthur)*
- **Sicherstellung der Berufsreglemente im Kleinkinderbereich**
Anfrage *Susanna Rusca Speck (SP, Zürich)*

Schluss der Sitzung: 17.30 Uhr

Zürich, den 8. März 2003

Der Protokollführer:
Renato Caccia

Vom Ausschuss Ratsprotokolle der Geschäftsleitung genehmigt am 17. März 2003