


174. Sitzung, Montag, 18. November 2002, 14.30 Uhr

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

- 1. Mitteilungen**..... Seite 14314
- 10. Ergänzung der Allgemeinen Bauverordnung**
(Reduzierte Debatte)
 Bericht und Antrag des Regierungsrates vom 15. Mai 2002 zum Postulat KR-Nr. 77/2000 und geänderter Antrag der KPB vom 3. September 2002, **3976a** Seite 14314
- 11. Teilrevision des kantonalen Richtplans (Siedlungs- und Landschaftsplan sowie Plan der öffentlichen Bauten und Anlagen)** *(Reduzierte Debatte)*
 Antrag des Regierungsrates vom 13. März 2002 und gleich lautender Antrag der KPB vom 10. September 2002, **3953**..... Seite 14316
- 12. Privatisierung des Unterhaltes kantonaler Strassennetze sowie der Nationalstrassen**
(Reduzierte Debatte)
 Bericht und Antrag des Regierungsrates vom 27. März 2002 zum Postulat KR-Nr. 202/1998 und gleich lautender Antrag der KEVU vom 3. September 2002, **3960**..... Seite 14319
- 13. Ausbau Gubristtunnel und Nordumfahrung**
 Bericht und Antrag des Regierungsrates vom 15. Mai 2002 zum Postulat KR-Nr. 304/1999 und gleich lautender Antrag der KEVU vom 3. September 2002, **3977**..... Seite 14324

14. Realisierungs- und Finanzierungskonzept Strasseninfrastruktur (2)

Postulat Ueli Keller (SP, Zürich) und Ruedi Lais (SP, Wallisellen) vom 19. März 2001

KR-Nr. 98/2001, RRB-Nr. 1044/11. Juli 2001

(Stellungnahme) *Seite 14334*

15. 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 14343*

16. Vollständige Privatisierung der Feuerungskontrolle

Motion Lucius Dürri (CVP, Zürich), Peter F. Biemann (CVP, Zürich) und Gustav Kessler (CVP, Dürnten) vom 9. April 2001

KR-Nr. 132/2001, RRB-Nr. 1018/4. Juli 2001

(Stellungnahme) *Seite 14344*

17. Einführung der kantonalen Strassenrechnung (Kostenrechnung)

Motion Peter Stirnemann (SP, Zürich), Sabine Ziegler (SP, Zürich) und Thomas Hardegger (SP, Rümlang) vom 11. Juni 2001

KR-Nr. 179/2001, RRB-Nr. 1487/26. September

2001 (Stellungnahme) *Seite 14349*

18. Bericht über die Kosten des gesamten Strassenwesens im Kanton Zürich (National-, Staats- und Gemeindestrassen)

Postulat Peter Stirnemann (SP, Zürich), Ueli Keller (SP, Zürich) und Ruedi Lais (SP, Wallisellen) vom 11. Juni 2001

KR-Nr. 181/2001, RRB-Nr. 1488/26. September

2001 (Stellungnahme) *Seite 14356*

19. Koordinationsprotokoll Sachplan Infrastruktur**Luftfahrt**

Interpellation Barbara Hunziker Wanner (Grüne, Rümliang), Susanne Rihs-Lanz (Grüne, Glattfelden), Beat Jaisli (CVP, Boppelsen) und Mitunterzeichnende vom 25. Juni 2001

KR-Nr. 204/2001, RRB-Nr. 1231/22. August 2001..... *Seite 14363*

20. Schutz des Lebensraumes entlang von entlasteten innerörtlichen Hauptstrassen vor zunehmendem Ausweichverkehr

Postulat Thomas Hardegger (SP, Rümliang) und Esther Arnet (SP, Dietikon) vom 2. Juli 2001

KR-Nr. 213/2001, Stellungnahme in Ziffer 4 der Vorlage 3893 *Seite 14371*

21. Radverkehr als Feinverteiler

Postulat Willy Germann (CVP, Winterthur) und Kurt Schreiber (EVP, Wädenswil) vom 10. September 2001

KR-Nr. 275/2001, Entgegennahme, Diskussion *Seite 14376*

22. Keine ÖV-Finanzierung mit Strassengeldern

Postulat Adrian Bergmann (SVP, Meilen) vom 29. Oktober 2001

KR-Nr. 329/2001, Entgegennahme, Diskussion *Seite 14382*

Verschiedenes

– Neu eingereichte parlamentarische Vorstösse.....*Seite 14385*

Geschäftsordnung

Ratspräsident Thomas Dähler: Ich habe Ihnen noch eine Mitteilung zur Geschäftsliste: Das heutige Traktandum 15, Redimensionierung der Westtangente, Postulat von Willy Furter, wird abgesetzt, weil der Alleinunterzeichner des Vorstosses heute auslandabwesend ist. Es kommt dann halt erst im Januar oder Februar auf die Traktandenliste. Ich hoffe, Sie sind darob nicht unglücklich. (*Heiterkeit.*)

Mitteilungen

Keine Mitteilungen

10. Ergänzung der Allgemeinen Bauverordnung

(Reduzierte Debatte)

Bericht und Antrag des Regierungsrates vom 15. Mai 2002 zum Postulat KR-Nr. 77/2000 und geänderter Antrag der KPB vom 3. September 2002, **3976a**

Fortsetzung der Beratung vom Vormittag

Ratspräsident Thomas Dähler: Wir fahren in der Beratung fort, wo wir am Mittag stehen geblieben sind. Ich habe noch zwei Wortmeldungen.

Ueli Kübler (SVP, Männedorf): Es bleibt mir noch, die Voten von heute Morgen zusammenzufassen. Wie wir gehört haben, dienen Wintergärten nicht nur dem Wohnkomfort, sondern sie helfen auch Energie sparen. Warum sollen diese nur in Gemeinden mit Ausnützungsziffer privilegiert sein und nicht auch da, wo die Baumassenziffer gilt? Diese unterschiedliche Behandlung von Bauherren in Gemeinden mit AZ und von Bauherren in Gemeinden mit Baumasse ist völlig ungerecht. Zu Recht haben die Postulanten dies festgestellt.

Die Antwort der Regierung befriedigt insofern nicht, als sie sich mit dem Mass der Nutzung – sei dies nun AZ oder Baumasse – befasst hat, und nicht mit der Frage der rechtlichen Gleichstellung der Bauherren, wie dies die Postulanten gefordert hatten. Wenn es also im Bereich der Ausnützungsziffer möglich ist, Bauteile, die dem Energiesparen dienen, baurechtlich zu begünstigen, kann man dies wohl auch in jenen Gemeinden, die mit der Baumassenziffer zurechtkommen müssen. Die SVP unterstützt daher die Forderung der Kommission nach einem Zusatzbericht zu dieser Vorlage 3976.

Felix Müller (Grüne, Winterthur): Es ist in der Tat so, dass bei der Revision des Planungs- und Baugesetzes im Jahre 1991 das Haupt-

augenmerk auf die Ausnützungsziffer gelegt wurde, und zwar genau deswegen, weil die Ausnützungsziffer in allen Gemeinden das gängige Instrument der Ausnützungsberechnung war. Ich war dann auch erstaunt, dass nach der Revision des Planungs- und Baugesetzes viele Gemeinden wechselten, und niemand intervenierte. Aber es schien so, dass den Gemeinden – und insbesondere den Planern, die hinter den Gemeinden die Arbeit leisteten – offenbar klar wurde, dass mit dem Instrument der Baumassenziffer die Volumetrie, respektive die Ausnützung eines Baugrundstückes, grundsätzlich kontrollierbarer erschien als mit der neuen Ausnützungsziffer. Immerhin ist es ja so, dass die Ausnützungsziffer seit 1991 nicht mehr die Anrechnung der Dach- und Kellergeschosse mit Hauptnutzungen kennt. Die sind also ausgenommen. Bei der Baumassenziffer hingegen ist diese Nutzung selbstredend eingeschlossen, so wie auch Estrichräume und Nebenräume in die Nutzung eingeschlossen sind. Was aus grüner Sicht aber natürlich störend ist, ist, dass wir bei der Ausnützungsziffer im Jahr 1991 die Aussenwandquerschnitte als nicht mehr anrechenbar eingeführt haben, damit eben die Wärmedämmung und die Masse, die wirklich wichtig ist für den Wärmehaushalt und den Energiehaushalt eines Gebäudes, nicht mehr zur Ausnützungsziffer zählt und damit, wie in den Siebziger- und Achtzigerjahren, einfach immer minimiert wurde. Das ist eigentlich schade. Und es ist auch bis heute so. Und das mit den Wintergärten ist ja bereits erklärt worden.

Es ist mir aber auch klar – und da bin ich anderer Meinung wie Dorothee Jaun –, dass das nicht einfach so über eine Handhabung der Regierung geändert werden kann. Ich bin der Meinung, die Geschichte mit der Baumassenziffer und der Ausnützungsziffer ist im Gesetz relativ klar geregelt, und es braucht eine Anpassung. Das scheint mir wichtig und richtig zu sein. Deshalb ist es auch richtig, wenn man einen Zusatzbericht verlangt. Aber mir scheint, dass die Lösung erst mit der neuen Revision des Planungs- und Baugesetzes kommen kann und dass wir also grundsätzlich einen Bericht brauchen, der uns aufzeigt, wie diese beiden Instrumente einander in neuer Form angeglichen werden können und wie sie in Zukunft im Gesetz legiferiert werden sollen. In diesem Sinne bitte ich Sie, der Einholung eines Zusatzberichtes zuzustimmen.

Regierungsrätin Dorothee Fierz: Der von Ihnen gewünschte Zusatzbericht wird auch von meiner Seite unterstützt. Mir war nach der in-

tensiven Diskussion in der vorberatenden Kommission klar, dass noch nicht alle Vorbehalte ausgeräumt sind. Und der Zusatzbericht gibt auch Gelegenheit, aufzuzeigen, welchen Lösungsansatz wir im Rahmen des neuen PBG wählen wollen. Innerhalb von sechs Monaten werden wir Ihnen diesen Bericht zustellen, und ich teile die politische Beurteilung mit Ihnen, dass es nicht sein darf, dass Bauherrschaften in Gemeinden mit Ausnützungsziffern schlechter gestellt sind als jene in Gemeinden mit Baumassenziffern. Soweit habe ich den Auftrag verstanden, und ich werde Ihnen diesen Zusatzbericht so bald wie möglich – und sobald wir Lösungsansätze haben – zukommen lassen.

Schlussabstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 110 : 0 Stimmen, vom Regierungsrat einen Ergänzungsbericht zum Postulat KR-Nr. 77/2000 zu verlangen.

Das Geschäft ist für heute erledigt.

11. Teilrevision des kantonalen Richtplans (Siedlungs- und Landschaftsplan sowie Plan der öffentlichen Bauten und Anlagen)

(Reduzierte Debatte)

Antrag des Regierungsrates vom 13. März 2002 und gleich lautender Antrag der KPB vom 10. September 2002, **3953**

Eintreten

Ueli Keller (SP, Zürich), Präsident der KPB: Die Kommission Planung und Bau beantragt Ihnen einstimmig, der Vorlage 3953 des Regierungsrates zuzustimmen und damit das Postulat 402/1999 als erledigt abzuschreiben. Das vom Kantonsrat an den Regierungsrat zu Bericht und Antragstellung überwiesene Postulat von Susanne Rusca Speck, Hartmuth Attenhofer und mir vom 22. November 1999 lautet wie folgt: «Der Regierungsrat wird eingeladen, das im kantonalen Richtplan unter «Öffentliche Bauten und Anlagen» vorgesehene Semi-

nar Probstei in Text und Karte zu streichen sowie das Siedlungsgebiet entsprechend zu verkleinern.»

Die Kommission Planung und Bau hat sich an einer ersten Sitzung über den Sachverhalt informieren lassen und beschlossen, das für eine Richtplanänderung notwendige öffentliche Auflageverfahren zu veranlassen. Während der 60-tägigen öffentlichen Auflage vom 17. Juni bis zum 15. August 2002 sind zwei Stellungnahmen von den Stadträten in Zürich und Dübendorf eingegangen. Beide haben die Vorlage uneingeschränkt begrüsst. Für einmal gibt es also keinen Bericht der nicht berücksichtigten Einwendungen abzusegnen. Alle wollen diese Änderung des Richtplans.

Im kantonalen Richtplan 1995 ist im Teilplan «Öffentliche Bauten» unter Abschnitt B «Erziehung und Bildung» die Festlegung «Seminar Probstei» eingetragen. Dies bedeutet eine Schulanlage mit 32 Klassenzimmern, Nebenräumen, Turnhallen sowie rund 220 Wohneinheiten für Studenten und Kosten von rund 130 Millionen Franken. Im Textteil des Richtplanes ist bereits festgehalten, dass zwischen der geplanten Schulanlage und der Erholungsfunktion für das Quartier ein Zielkonflikt besteht. Deshalb wird als Alternativstandort der Raum Stettbach genannt.

Unterdessen ist das Gesetz über die Pädagogische Hochschule verabschiedet worden, das einen universitätsnahen Standort für die Pädagogische Hochschule bedingt. Auf den Standort Probstei, respektive Stettbach, kann deshalb verzichtet werden.

Ich bedanke mich bei allen, die mitgeholfen haben, dass dieses Geschäft rasch und unspektakulär erledigt werden kann – bei Ihnen hier im Rat, weil Sie das Postulat damals ganz ohne Diskussion passieren liessen, und bei der Baudirektion, dass nicht mehr lange geprüft, sondern gehandelt wurde. Damit kommt ein Planungsirrtum zu einem glücklichen Ende, der das Verhältnis zwischen Stadt Zürich und dem Kanton jahrzehntelang belastet hat. Die an sich klare, sinnvolle und notwendige Planungsidee eines Grüngürtels zwischen dem Siedlungsgebiet von Schwamendingen und dem östlichen Waldrand des Zürichbergs wurde vom Kanton weder in der Bauordnung 1963 noch in der Bau- und Zonenordnung 1992, beziehungsweise 1998, gestützt, sondern wegen seiner Partikularinteressen als Grundeigentümer im Gebiet Probstei kassiert. So ist es zwar einfach zu geschäften, wenn die eine Hand billig Landwirtschaftsland kauft im Wissen drum, dass die andere Hand dann als Rekursinstanz in eigener Sache schon dafür

sorgt, dass Bauland daraus wird. Aber eine kohärente Planungspolitik resultiert daraus nicht, und die Gemeindeautonomie wird mit Füßen getreten. Es ist gut, dass mit dieser Vorlage eine alte Geschichte beerdigt werden kann. Stimmen Sie der Richtplanänderung und der Abschreibung des Postulates zu!

Felix Müller (Grüne, Winterthur): Nur ganz kurz! Nach vielen Vorstössen und ebenso vielen Anträgen bin ich glücklich und froh, dass diese Vorlage hier endlich so uneingeschränkt durchkommt und behandelt werden kann. Ich finde es super, dass endlich – endlich! – dieser Teil der Stadt Zürich aus dem Siedlungsgebiet herausgenommen und das Seminar gestrichen wird. Wir haben dafür schon jahrelang gekämpft.

Ratspräsident Thomas Dähler: Das Wort wird aus dem Rat nicht weiter gewünscht. Die Baudirektorin verzichtet aufs Wort. Es wurde kein Antrag auf Nichteintreten gestellt. Sie haben Eintreten beschlossen.

Detailberatung

Titel und Ingress

Keine Bemerkungen; genehmigt.

I., II. und III.

Keine Bemerkungen; genehmigt

Schlussabstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 104 : 0 Stimmen, der Vorlage 3953 gemäss Antrag von Regierungsrat und vorberatender Kommission zuzustimmen.

Abschreibung eines Vorstosses

Postulat KR-Nr. 402/1999 betreffend Änderung des kantonalen Richtplans im Gebiet Probstei in Zürich-Schwamendingen

Abstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 97 : 0 Stimmen, das Postulat KR-Nr. 402/1999 als erledigt abzuschreiben.

Das Geschäft ist erledigt.

12. Privatisierung des Unterhaltes kantonaler Strassennetze sowie der Nationalstrassen *(Reduzierte Debatte)*

Bericht und Antrag des Regierungsrates vom 27. März 2002 zum Postulat KR-Nr. 202/1998 und gleich lautender Antrag der KEVU vom 3. September 2002, **3960**

Esther Arnet (SP, Dietikon), Präsidentin der KEVU: Der Kantonsrat überwies am 27. September 1999 ein Postulat des mittlerweile ausgeschiedenen Mitglieds Ruedi Jeker und Mitunterzeichnern, es solle der Unterhalt des Strassennetzes schrittweise privatisiert werden. Der Regierungsrat legt in seinem ausführlichen Bericht dar, dass die Unterhaltungspflicht gemäss Strassengesetz beim baupflichtigen Gemeinwesen liege. Die Vergabe des Unterhaltes an Private wird aber in demselben Gesetz ausdrücklich vorgesehen. Damit ergibt sich eine gewisse Unklarheit in der Interpretation des Postulates. Eine eigentliche Privatisierung des Strassenunterhaltes würde eine Gesetzesänderung bedingen, die die Gemeinwesen aus der Unterhaltungspflicht entlässt. Ist aber lediglich die Ausführung durch Private gemeint, so ist dies heute schon ausdrücklich im Gesetz vorgesehen und wird auch vollzogen.

Die Liste der Unterhaltsarbeiten, die in der Verantwortung des Tiefbauamtes liegen, ist eindrücklich. Sie reicht von der Grünpflege über den Winterdienst hin zur Reinigung, vom technischen und Unfalldienst bis zu kleineren Reparatur- und baulichen Unterhaltsarbeiten. Daneben müssen Sturm- und Elementarschäden behoben werden und so weiter. Es ist nicht erstaunlich, dass die Ausführung dieser Arbei-

ten in verschiedensten Normen geregelt ist, die es einzuhalten gilt. Der Personalbestand für den Strassenunterhalt wurde in den letzten zehn Jahren um rund 20 Prozent gesenkt. Arbeiten, die mittels eines klaren Leistungsauftrages definiert werden können, werden heute an Dritte vergeben. Während der bauliche Unterhalt fast ausschliesslich fremdvergeben wird, übernimmt das Staatspersonal zum Beispiel grösstmehrheitlich die ausserordentlichen Dienste. In der Gesamtschau werden bei den Nationalstrassen rund 85 Prozent der Unterhaltsarbeiten von Privaten übernommen. Bei den Staatsstrassen sind es rund zwei Drittel. Der Regierungsrat legt in seinem Bericht die Kriterien für die Übertragung an Private offen.

Die Kommission hat die Vorlage an ihrer Sitzung vom 3. September 2002 diskutiert und unterstützt die Regierung in ihrem Bestreben, dort, wo es sinnvoll und aus Sicht der Qualitätssicherung verantwortbar ist, private Unternehmen mit dem Unterhalt zu beauftragen. Die KEVU beantragt dem Rat, das Postulat als erledigt abzuschreiben.

Sabine Ziegler (SP, Zürich): Die SP-Fraktion stimmt der Abschreibung des Postulats 3960 zur Privatisierung des Unterhalts des kantonalen Strassennetzes sowie der Nationalstrassen zu. Der beleuchtende Bericht gibt detailliert Auskunft über die letzten zehn Jahre, wie die Anzahl der Mitarbeitenden beim Strassenunterhalt systematisch abgebaut wurden zu Gunsten von «Outsourcing»-Projekten. Der heutige Stamm von rund 400 Mitarbeitenden ist nötig für die Basis-Serviceleistung und für die Führung von spezifischen Unterhaltsarbeiten, die bei einer Vergabe an externe Firmen erheblich teurer wären.

Für die SP ist dieser Bericht aus drei Gründen besonders interessant: Zuerst zeigt er auf, dass ein weiterer Stellenabbau nicht mehr möglich ist und dass dies nur zu Mehraufwendungen bei Vergaben an Dritte führen würde. Wir haben also in diesem Bereich der Unterhaltsarbeiten die maximale Effizienz erreicht. Bei weiterem bürgerlichen «Rumschräubern» – sei es bei Budgetanträgen und so weiter – hätten wir einen massiven und gefährlichen Leistungsabbau zu gewärtigen.

Zweitens sagt der Bericht aus, dass die kantonale Verwaltung mit dem Etat von 400 Mann für so genannte «ausserordentliche Naturereignisse» gewappnet ist. Solche Ereignisse haben am letzten Wochenende Namen wie Schlans, Ambri oder Meiental bekommen. Leider ist es so, dass in den letzten Jahren eine Häufung solcher Naturereignisse zu

verzeichnen ist. Dies ist dem Komplex der Klimaerwärmung und den Unregelmässigkeiten des Klimas zuzuschreiben. Die «International Panel for Climate Change» (IPCC), eine Gruppierung von 3000 wissenschaftlichen Mitarbeitenden aus dem Bereich der Klimaerwärmung, schreibt ganz klar, dass erhöhte Niederschläge und eine erhöhte Wärme auch in unseren Breitengraden zu verzeichnen sind und dies natürlich mehr dieser «ausserordentlichen Naturereignisse» zur Folge hat. Leider sind wir erst am Anfang des Winters. Weitere solche Ereignisse können dementsprechend auf uns zukommen. Zum Glück haben wir unsere 400 Mann bereit, so dass die Infrastrukturen geleistet werden können und der Wirtschaftsstandort und der Kanton Zürich unterhalten bleibt.

Drittens: Die SP hat in der Baupolitik schon immer zu den Ausgaben für Unterhalt Ja gesagt. Denn wenn wir heute nicht investieren und diese Unterhaltsarbeiten leisten, so wird es morgen teurer. Ich spreche hier nicht nur vom Geld, wir sprechen hier auch vom Sicherheitsrisiko, das wir eingehen, wenn nicht jetzt eine gute, vom Kanton kontrollierte Arbeit gemacht wird. Und durch den beleuchtenden Bericht scheint uns klar gezeigt worden zu sein, dass diese 400 Mann eine wichtige und gute Basis sind und dass weitere «Outsourcing»-Projekte nicht nötig sind.

Reto Cavegn (FDP, Oberengstringen): Mit unserem Postulat verlangten wir eine schrittweise Privatisierung der Unterhaltsarbeiten auf dem kantonalen Strassennetz. Die umfangreiche Antwort der Regierung zeigt plausibel auf, welche Arbeiten im Unterhalt ausgelagert wurden und noch ausgelagert werden können, zum Beispiel Belagsanierungen, Winterdienst, technische Dienstleistungen und so weiter. Aufgezeigt wird aber auch, in welchen Bereichen zurzeit keine privatwirtschaftlichen Lösungen in Sicht sind, wie zum Beispiel die Grünpflege auf den Staatsstrassen. Wir müssen zur Kenntnis nehmen, dass eine funktionierende Situation bestehen muss, damit der Staat für die dauernde Betriebsbereitschaft der Strassen – zum Beispiel bei Elementarschäden oder auch, ein wichtiger Grund, aus Sicherheitsgründen – intervenieren kann.

Auf Bundesebene sind Bestrebungen im Gange, Mittel zu implantieren, mit denen die Effizienz des baulichen Unterhalts auf Nationalstrassen überprüft und dann mit Kennzahlen anderer Kantone verglichen werden kann. Wir sind sehr gespannt auf diese Ergebnisse.

Die FDP nimmt zur Kenntnis, dass der Kanton im Strassenunterhalt ein zweckmässiges und auch verantwortliches «Outsourcing» betreibt. Aus diesem Grund stimmen wir der Abschreibung des Postulates zu.

Hans Badertscher (SVP, Seuzach): Das Postulat betreffend Privatisierung des Unterhaltes kantonaler Strassennetze sowie der Nationalstrassen wurde vor vier Jahren eingereicht. In der Zwischenzeit hat sich einiges verändert. Die Unterhaltsarbeiten auf Autobahnen sowie auf stark befahrenen Staatsstrassen werden professioneller und zielgerichteter geführt. Um die Strasse möglichst schnell wieder für den Verkehr freizugeben, wird heute auch während der Nacht, am Samstag sowie am Sonntag gearbeitet. Gerade auf diesen Baustellen sind leistungsfähige Unternehmungen gefragt. Ebenso wichtig ist die Verkehrsführung und die Baustellensicherung, die von den Mitarbeitern des Kantons ausgeführt werden. Gerade dieses Beispiel zeigt auf, wo die Schnittstellen zu machen sind. Der Winterdienst ist ebenfalls eine wichtige, aber schwierige Aufgabe. Um die Sicherheit auf unseren Strassen gewährleisten zu können, muss rasch und zuverlässig gehandelt werden. Nur dank der Mitarbeit von privaten Transportunternehmungen ist dies möglich und funktioniert in den meisten Fällen bestens. Der Personalbestand ist von 490 auf 400 Stellen zurückgefahren worden, um die Kernaufgaben wie aufgelistet zu erfüllen. Die Anliegen der Postulanten – so meine ich – wurden aufgenommen und wo möglich umgesetzt. Die SVP-Fraktion wird aus diesen Gründen der Abschreibung zustimmen.

Martin Bäumle (Grüne, Dübendorf): Heute haben wir etwas Altlastenentsorgung. Ich habe damals über das Postulat gestaunt, das mir eigentlich nicht sehr weh tat. Ich staune aber heute über die Reaktion der Postulanten zu diesem Postulat. So ist das Ende der grossen Sprüche über Privatisierung! Wenn man sich faktisch die Zahlen anschaut, die die Baudirektion geliefert hat, hätte eine Anfrage genügt. Und wenn heute behauptet wird, das Postulat habe irgendetwas ausgelöst, so kann man nur sagen, es war mitten im Weg von Abbau und Umbau bereits viel zu spät eingereicht worden. Denn diese Entscheidungsfindung hat im Jahre 1992 begonnen, und das Postulat wurde irgendwann im Jahre 2000 oder so eingereicht und überwiesen.

Facts aus der Antwort, die mich eigentlich ein bisschen beunruhigen und wo ich erstaunt bin, dass die Postulanten dies nicht monieren: Es

wird gesagt, es gäbe quasi betriebsnotwendige Teile, die der Kanton selber erfüllen müsse, und es gehe nicht, diese «outzuscourcen», und andere könnte man eher «outsourcen». Ich stelle fest, dass heute Dinge wie der Winterdienst – der sehr zeitkritisch ist und teils in der Nacht stattfinden muss – oder der technische Dienst – der etwas heikel sein kann – oder eben auch der Unfalldienst – wegen Sicherheitsfragen – zu über 60 bis 70 Prozent ausgegliedert sind. Grünpflege oder Reinigung hingegen sind nur zu rund 20 bis 30 Prozent ausgegliedert. Sie können doch nicht ernsthaft sagen, dass damit das Postulat und Ihre Ziele erreicht seien! Im Gegenteil! Genau diese Bereiche wären sehr wohl besser auszugliedern und von Privaten garantiert kostengünstiger zu erbringen als mit internen, relativ teuren Stellenprozenten. Es erstaunt mich also, dass Sie heute befriedigt dieses Postulat abschreiben und genau in dem Bereich, in dem ich das Gefühl hätte, man könnte beim Staat durchaus noch etwas sparen und mittelfristig Stellen abbauen, nicht mehr handeln wollen. Aber es ist hier und heute nicht unsere Aufgabe, diese Zusatzberichte zu fordern. Die Grünen werden dieses Postulat mitabschreiben. Aber etwas erstaunt bin ich schon.

Ratspräsident Thomas Dähler: Die Baudirektorin verzichtet aufs Wort. Die vorberatende Kommission schlägt die Abschreibung des Postulates vor. Ein anderer Antrag wurde nicht gestellt.

Schlussabstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 96 : 0 Stimmen, dem Antrag von Regierungsrat und vorberatender Kommission gemäss Vorlage 3960 zuzustimmen und das Postulat KR-Nr. 202/1998 als erledigt abzuschreiben.

Das Geschäft ist erledigt.

Ratspräsident Thomas Dähler: Die Summe der Ja- und Nein-Stimmen nähert sich langsam der Grenze von 90. Das macht mich etwas nachdenklich.

13. Ausbau Gubristtunnel und Nordumfahrung

Bericht und Antrag des Regierungsrates vom 15. Mai 2002 zum Postulat KR-Nr. 304/1999 und gleich lautender Antrag der KEVU vom 3. September 2002, **3977**

Esther Arnet (SP, Dietikon), Präsidentin der KEVU: Das Postulat von Reto Cavegn und Mitunterzeichnern fordert den Regierungsrat auf, die erforderlichen Schritte für den Ausbau des Gubristtunnels und der Nordumfahrung einzuleiten. In seinem Bericht zu diesem Postulat verweist der Regierungsrat auf die «Strategie Hochleistungsstrassen», nach welcher die heute bestehenden und für die Zukunft voraussehbaren Schwachstellen behoben werden sollen.

Über die tauglichen Massnahmen zur Behebung der unbestrittenen Verkehrsüberlastung auf der A1 zwischen dem Anschluss Dietikon und dem Brüttseller Kreuz herrschte in der Kommission keine Einigkeit. Mehrheitlich war man jedoch der Meinung, dass der Ausbau des Gubristtunnels die richtige Lösung sei. Die zurzeit noch nicht öffentlich zugänglichen Resultate der Zweckmässigkeitsbeurteilung werden allseits mit Spannung erwartet. Die Kommission ist aus unterschiedlichen Gründen der Meinung, dass das Postulat abgeschrieben werden kann. Die einen – und das ist die Mehrheit – begrüssen dies, weil sie der Ansicht sind, dass der Gubristausbau auf guten Wegen ist, die anderen – und dies ist die Minderheit – weil sie dem Anliegen des Ausbaus kritisch gesinnt sind. Alle gemeinsam beantragen dem Rat, das Postulat abzuschreiben.

Reto Cavegn (FDP, Oberengstringen): Im Namen aller drei Postulanten danke ich der Baudirektion für die gute Aufnahme unseres Anliegens. Überaus positiv überrascht wurden wir vom Bundesrat, der das Gesuch des Regierungsrates für die Erstellung des generellen Projekts fast innerhalb Wochenfrist genehmigt hat. Wir erwarten nun, dass die Regierung das Tempo des Bundesrates aufnimmt und die Erstellung des generellen Projekts unverzüglich an die Hand nimmt. Das Limmatthal erwartet, dass der Kanton Zürich alles unternimmt, um die Folgen der Baregg-Eröffnung in der Region zu mildern und den Ausbau des Gubrists und der Nordumfahrung möglichst schnell zu realisieren. Die FDP ist für die Abschreibung des Postulates.

Peter Stirnemann (SP, Zürich): Das Postulat ist klar als erledigt abzuschreiben. Die Regierung hat getan, was den gegenwärtigen Erfordernissen entsprechend getan werden kann und muss. Im Jahre 1998 sind angeblich umfassende «Schwachstellenanalysen Verkehrsüberlastungen», auf deren Grundlagen die «Strategie Hochleistungsstrassen» für die langfristige Planung ausgearbeitet wird, durchgeführt worden. Damit ist der wichtigste Schritt getan. Grundsätzlich ist dem Vorgehen zuzustimmen, wonach keine Einzelobjekte herausgelöst, sondern im Rahmen eines Gesamtkonzeptes beurteilt und geplant werden. Auch die Nordumfahrung ist lediglich ein Element der Hochleistungsstrassen-Gesamtstrategie, in deren Kontext die Zweckmässigkeit der allfälligen Kapazitätsanpassung überprüft wird. Die knappen Mittel, die Auswirkungen auf Umwelt und Verkehrssystem als solches – und insbesondere die Generierung zusätzlichen Neuverkehrs durch solche Massnahmen – fordern eine klare Prioritätensetzung von Strassenbaumassnahmen, wobei an erster Stelle die Behebung von heute bekannten und für die Zukunft vorhersehbaren Schwachstellen steht.

Hervorzuheben und bemerkenswert für uns ist, dass angeblich die Lösung von Kapazitätsproblemen auch auf Hochleistungsstrassen primär mit so genannten Verkehrsbeeinflussungssystemen – Verkehrsmanagement, Lichtsignalsteuerung, Wechselpurregelung – angegangen wird. Es geht also auch ohne Infrastrukturausbau! Die knappen Mittel zwingen offenbar zur Vernunft.

Mit Vorliegen des Berichts «Strategie Umfahrungsringe» – er ist wohl gegen Ende 2002 zu erwarten – und insbesondere anhand der Zweckmässigkeitsbeurteilung der Nordumfahrung und deren Grundlage wird zu entscheiden sein, ob Kapazitätsengpässe mit Ausbau von Strasseninfrastruktur oder anderen Massnahmen im Gesamtverkehrssystem – zum Beispiel S-Bahn, integriertem Verkehrsmanagement – entschärft werden sollen. Interessant – und ich finde das hier erwähnenswert – ist die Erkenntnis aus neusten Verkehrserhebungen – der «Tages Anzeiger» vom 11. November 2002 hat über eine Tagung von Verkehrsplanern berichtet –, wonach lediglich 10 Prozent des Verkehrs, der durch den Gubrist fährt, Fernverkehr – also Durchgangsverkehr – ist. 55 Prozent sind offensichtlich Binnenverkehr innerhalb des ersten Agglomerationsgürtels. Und 35 Prozent sind schliesslich Ziel- und Quellverkehr in den Raum Zürich. Also kann man sich mit Fug und Recht fragen, ob es für diese 10 Prozent Durchgangsverkehr eine dritte Gubriströhre braucht oder ob man nicht gescheiter für diese 80 oder 90 Prozent Nahverkehr die S-Bahn ausbaut und die Mittel für dieses

Verkehrsmittel braucht. Es gilt also, sich schon jetzt ins Bewusstsein zu holen, dass mit einer allfälligen weiteren Gubriströhre lediglich der Schwarze Peter vom Baregg Richtung Ostschweiz weitergegeben wird, in erster Linie nach Zürich-Nord und Winterthur. Schreiben Sie das Postulat ab!

Martin Bäumle (Grüne, Dübendorf): Auch dieses Postulat ist eine Altlast. Die Folgen dieses Postulates schaffen Altlasten. Diese können wir heute mit der Abschreibung des Postulates leider nicht entsorgen. Wenn ich die Baudirektion in ihrer Antwort zitiere, «die Kapazitätsprobleme auf dieser Achse zeigen sich bereits heute und werden sich in Zukunft noch verschärfen», dann sagt ja die Baudirektion eigentlich mit zehn Worten das, was wir seit Jahren sagen: Wer irgendwo eine so genannte Lücke schliesst, schafft eine neue Schleuse. Als die Autobahn zwischen Basel und Zürich eröffnet wurde, wurde der Verkehrsdruck von und aus Zürich massiv grösser, als er vorher schon gewesen war. Mit der Eröffnung des Bareggtunnels wird dies noch einmal schlimmer werden. Und dies wird wiederum diese Gebiete, die wir heute schon an Überlast haben, noch mehr belasten. Wenn Sie noch die Oberlandautobahn und den Seetunnel, die N4 im Weinland doppelspurig, die N4 im Knonaueramt und so weiter bauen wollen, wird das Ganze immer schlimmer. Das heisst, Sie können das Problem so nicht lösen, und eigentlich wissen Sie das selber auch.

Etwas traurig stimmt einen in der Antwort der Baudirektion schon, wenn man es mit dem nächsten Traktandum vergleicht – dazu komme ich noch – wie die Prioritätensetzung offensichtlich ist. Es wird ganz klar eine gesetzliche Pflicht stipuliert für neue, Umwelt zerstörende Strassenbauprojekte und für die Zerstörung von neuen Landschaftsräumen, die heute noch wenig oder nicht stark belastet sind. Ja wahrlich, die Prioritäten unserer Bau- und Umweltdirektorin sind klar, sei es im Luftverkehr oder sei es im Strassenverkehr. Aber abschreiben ist für die Grünen allemal gut, und über den Rest diskutieren wir später wieder.

Kurt Schreiber (EVP, Wädenswil): Vielleicht kann man hier sagen, dass die Zeit Wunden heile. Damals, als das Postulat eingereicht wurde, war ja noch nicht klar, was der Bundesrat zum sechsspurigen Ausbau der Nordumfahrung Zürich sagen wird. Nun hat er gesagt, das sei notwendig, und er hat auch noch herausgefunden, dass es notwendiger

sei, als eine zweite Röhre durch den Gotthard. Lassen wir das, das ist ja eidgenössische Politik! Trotzdem müssen wir zur Kenntnis nehmen, dass der Fluch der schlechten Tat mit dem Ausbau des Baregg隧nels nun auch Konsequenzen für das Limmattal und für die Nordumfahrung von Zürich hat. Ich hege ein bisschen die Befürchtung, dass nun flächendeckend weitere Ausbauten auf sechs Spuren verlangt werden, wo immer sich der Bedarf mehr oder weniger begründet aufzeigt. Ich möchte hier klar sagen: Ich bin klar der Meinung, dass das Autobahnnetz so, wie es vom Schweizervolk verlangt worden ist, fertig zu bauen ist. Und ich habe auch nichts gegen Lückenschliessungen. Aber ich habe etwas dagegen, dass irgendwo – eben jetzt hier im Baregg – Sachzwänge geschaffen werden und dass wir nachher einfach gezwungen sind, nachzugeben. Das finde ich sehr schlecht. Ich bleibe deshalb bei meiner Behauptung – wir bauen ja verschiedene Verkehrswege aus, die Eisenbahn und auch die Strasse – und sage, dass die fünfte und sechste Spur der Autobahn von St. Gallen nach Bern nach wie vor die Bahn 2000 ist. Das wird insbesondere dann zutreffen, wenn auch der Durchgangsbahnhof realisiert ist. Denken wir zurück an heute Morgen, an die Gesamtverkehrskonzeption! Wir haben damals gesagt, die Verkehrsmittel müssen sachgerecht eingesetzt werden. Das wünsche ich mir, und selbstverständlich bin ich wie die anderen auch bereit, dieses Postulat abzuschreiben.

Willy Haderer (SVP, Unterengstringen): Als Mitglied der Fachbegleitkommission für die Zweckmässigkeitsbeurteilung Gubrist-Nordumfahrung möchte ich Regierungsrätin Dorothee Fierz nicht vorgreifen. Sie wird am 17. Dezember 2002 an der Pressekonferenz diese Resultate bekanntgeben. Deshalb habe ich eigentlich das Wort zu dieser Abschreibung nicht zusätzlich ergreifen wollen, Reto Cavegn hat das Nötige gesagt. Aber diese absurden Behauptungen, wie sie jetzt Peter Stirnemann und auch Martin Bäumle aufgestellt haben, veranlassen mich zur Konterung dieser Einwände. Schliesslich geht es nicht darum, jetzt Unnötiges zu bauen, sondern es geht darum, die Verkehrsströme, die heute absolut schon vorhanden sind und die in den nächsten Jahren durch die zusätzlich ins Limmattal fliessenden Verbindungen noch vergrössert werden, aufzufangen. Sie können doch nicht hingehen und das ganze Limmattal über das Limmattaler Kreuz einfach im Überlaufsystem im Verkehr ertrinken lassen! Sie müssen doch die Realitäten klar sehen, nämlich dass es dazu Massnahmen braucht! Und wir sind heute – Regierungsrätin Dorothee Fierz weiss das – im Limmattal

schon spät dran. Und wir hoffen nicht, dass wir bis ins Jahr 2015 bis zur Eröffnung warten müssen. Das ist auch nicht einzusehen! Wir bauen keine neue Strasse. Wir bauen auf dem bisherigen Trasse zuzätzliche Ergänzungen. Das einzig effektiv Neue daran ist die dritte Röhre beim Gubrist. Es geht nicht an, jetzt zu sagen: Der Baregg kommt halt im Jahr 2004, nachdem auch die Ausbau- und Reparaturarbeiten an den alten Röhren vollendet sind. Es geht nicht an, jetzt einfach zu sagen: Ja, von 2008 bis 2010 kommt dann der Üetlibergtunnel noch dazu und die Verbindung aus der Innerschweiz. Und das Limmattal soll dann selbst schauen, wie es mit dem Verkehr fertig wird. Allein mit verkehrssteuernden Massnahmen werden wir diese Situation nicht steuern können. Es braucht diesen Ausbau, sodass das Limmattal auch in Zukunft noch bewohnbar bleibt und wir nicht den ganzen Durchgangsverkehr auf unseren Strassen haben.

Und dann noch zu Peter Stirnemann: Spielt es denn eine Rolle, ob nur 10 Prozent des Verkehrs im Gubrist Durchgangsverkehr ist? Es spielt doch eine Rolle, wie viel Verkehr auf der Gubrist-Nordumfahrung eben stattfindet. Und wenn dieser Verkehr da ist, dann kommt es nicht darauf an, ob wir ihn selbst in Zürich produzieren – und das ist so, das kann ich unterstützen, diese Zahlen stimmen. Aber das ändert eben gar nichts daran, dass, wenn dieser Verkehr nicht mehr durch diese Nordumfahrung und durch den Gubrist durchfliessen kann, wir im Limmattal dann die Zeche zu bezahlen haben werden. Und die Stadt Zürich ebenfalls dazu! Wenn dieser Ausbau nicht kommt, dann können sie es vergessen, die Rosengartenstrasse zu reduzieren! Sie können es vergessen, die Einfallsachsen nach Zürich zu reduzieren, wenn Sie diesem Ausbau schlussendlich nicht zustimmen.

Das ist meine klare Stellungnahme aus dem Limmattal. Und weil die Regierung den richtigen Weg geht, empfehle ich Ihnen namens der SVP ebenfalls, dieses Postulat abzuschreiben.

Hartmuth Attenhofer (SP, Zürich): Willy Haderer hat offenbar immer noch nicht begriffen, was richtige Verkehrspolitik ist. Verkehrspolitik ist nämlich, die Gesamtheit zu betrachten, und nicht nur das Limmattal. Was Sie hier ankündigen, Willy Haderer, nämlich dass das Überlaufsystem des Limmattaler Kreuzes noch weiter überbelastet werde mag wohl stimmen, aber was hier passiert mit dem Ausbau des Gubristtunnels, ist nichts anderes als ein Verschieben des Limmattaler

Überlaufsystems nach Zürich-Nord! Etwas anderes erreichen Sie mit diesem Ausbau nicht.

Aber ich möchte eigentlich etwas ganz anderes sagen: Mich stören diese Lobhudeleien für die bürgerliche Strassenbauministerin ein bisschen, wie wir sie jetzt von bürgerlicher Seite verschiedentlich gehört haben. Lobhudeleien deshalb, weil es immer wieder geheissen hat, man bedanke sich bei der Baudirektorin, weil alles so schnell gegangen sei, kaum sei der Vorstoss eingereicht gewesen, sei auf der Baudirektion schon gehandelt worden. Ich erinnere daran: Bei der Oberlandautobahn hat es ganze drei Wochen gedauert bis uns Regierungsrätin Dorothee Fierz eine Planungskreditvorlage vorgelegt hat – drei Wochen! Man kann also sehr schnell arbeiten auf der Baudirektion. Aber in Schwamendingen, bei der Einhausung der Autobahn, warteten wir über ein Jahr! Offenbar ist es der Baudirektion schnuppe und völlig schnurz, dass in Schwamendingen 5000 Menschen jeden Tag von 120'000 Autos belästigt werden. Aber bei der Oberlandautobahn kann man dann ganz schnell vorwärts machen! Ich bitte Sie, Regierungsrätin Dorothee Fierz, nehmen Sie die Bevölkerung in Zürich-Nord ernst und sagen Sie mir jetzt, wann die Vorlage für die Einhausung in Schwamendingen endlich kommt!

Adrian Bergmann (SVP, Meilen): «Das darf doch nicht wahr sein!», sagte ich mir, als das Tiefbauamt Mitte September die Eröffnung der dritten Gubströhre auf das Jahr 2015 in Aussicht gestellt hat. Das darf doch nicht wahr sein, weil der Bund in diesem Fall schnell war und innert zwei Monaten den Auftrag an den Kanton erteilte, den Bau der dritten Röhre in die Wege zu leiten. Jetzt liegt der Ball beim Kanton, und jetzt wird hinausgezögert. Weshalb wohl? Worum geht es? Wir haben ein Bauwerk zu erstellen, das schon einmal gebaut wurde. Wir kennen das geologische Profil, und der Kanton muss im eigentlichen Tunnelvortrieb keinen Landerwerb durchführen. Ich denke auch an die Submissionsunterlagen der ersten Röhren, die bestimmt noch vorhanden sind. Wir müssen das Rad nicht neu erfinden! Die dritte Röhre muss keine Wunder vollbringen. Eine Kopie des ersten Tunnels genügt. Während man bei Tunnelbauten für den ÖV, beziehungsweise bei der NEAT, alles daran setzt, einen Tunnelvortrieb von mehreren Stellen gleichzeitig voranzutreiben, resigniert man hier schon vor Projektbeginn. Wenn die Frage «Wie realisiere ich dieses Projekt am schnellsten?» nicht die Frage ist, die an erster Stelle steht, dann sind

auch keine Antworten in diese Richtung zu erwarten. Rund um den Globus werden komplexe Strassenbauten in beeindruckendem Tempo projektiert und gebaut. Selbst in Kobe ging man nach dem Erdbeben an den Wiederaufbau der völlig zerstörten Stadtautobahn. Die Strassen wurden in kürzester Zeit neu gebaut. Auch dies waren Kopien! Auch in unseren Nachbarländern kennt die Realisierung von Strasseninfrastrukturvorhaben ein anderes Tempo. Und es ist geradezu tragisch, wenn Regierungsrätin Dorothee Fierz mit ihrer Strassenbremspolitik vom TCS-Direktor Reto Cavegn noch Unterstützung erhält, indem dieser sagte: «Es ist eine Illusion zu glauben, dass der Bau wesentlich beschleunigt werden kann». Wo kein Wille ist, ist auch kein Weg – oder eben kein Gubristtunnel! In meinen Augen ist es unverantwortlich und geradezu katastrophal, wie man angesichts der bevorstehenden Baregg-Eröffnung und der damit drohenden kilometerlangen Staus vor den Eingängen des Gubristtunnels so sprechen kann. Meint es die Regierung ernst, dann geht sie schnellstmöglich über die Bücher und stimmt mit mir überein, dass die Linienführung des dritten Tunnels gegeben ist, dass mit seitlichen Vortrieben der Tunnelausbruch vorgezogen werden könnte, dass mit den Eigentümern des Gewerbehäuses in Weiningen bereits heute das Gespräch gesucht werden könnte, dass die vorgesehene Zeit von zwei Jahren für das generelle Projekt eines Vorhabens, das schon einmal gebaut worden ist, viel zu grosszügig bemessen ist, dass die Arbeiten für die Umweltverträglichkeitsprüfung bereits heute in Angriff genommen werden könnten, da es sich ja um eine Kopie eines bestehenden Projektes handelt, dass es absolut unverständlich ist, dass der Kanton nach dem Okay des Bundes ein halbes Jahr bis zur Vergabe des Projektes benötigt hat. Wir erwarten, dass die Regierung bei einer Projektvergabe ihre Verantwortung wahrnimmt, in Alternativen denkt und vor allem bereit ist, in Sachen Termin Forderungen zu stellen. Ich wage zu behaupten, dass die Regierung von Planern geführt wird, die sich nicht gerne hetzen lassen. Oder gibt es vielleicht noch andere Gründe, die wir hier nicht kennen? Tunnelbohrmaschinen sind auf dem Markt jedenfalls genügend vorhanden. Wir müssen nicht auf die Fertigstellung der NEAT warten. Oder fehlt es schlicht an einer Planung mit einem «kritischen Pfad»?

Ich habe zwölf Jahre in einer Generalunternehmung unter Kosten- und Zeitdruck grosse Bauten realisiert und bin dabei auch noch für die Qualität geradegestanden. Denkanstösse habe ich nun genügend gegeben. Es liegt nun an der Exekutive, die dafür bezahlt ist, in ihrem

Umfeld unternehmerisch zu denken und zu handeln und vielleicht auch einmal bereit ist, unangenehme Forderungen zu stellen. Die Realitäten mit den langen Staus werden auch die Baudirektion einholen, aber dann ist es zu spät, wenn man weiter verzögert.

Im Übrigen sind wir mit der Abschreibung dieses Postulats einverstanden (*Heiterkeit.*)

Markus Hutter (FDP, Winterthur): Diese Vorwürfe von links-grüner Seite veranlassen mich doch, vielleicht ein bisschen der Erinnerung nachzuhelfen. Jedes Verkehrsmanagement muss zum Ziel haben, Staus zu vermeiden, Unfälle zu verhindern und natürlich die Umweltbelastung zu reduzieren. Und genau diese Vorlage – der Gubristtunnel und die Nordumfahrung – wird diesen Ansprüchen gerecht. Es geht darum, diesen Verkehr verträglich abzuwickeln. Vor allem erinnern Sie sich einmal an den Walensee oder St. Gallen und nehmen Sie diese Äusserungen, die eigentlich dahin gehen, man hätte dort auch nichts tun sollen. Und dann überlegen Sie sich, wie wir hier in dieser Agglomeration Zürich für die Zukunft weiterplanen sollen. Wir brauchen das, wir brauchen den zusätzlichen Gubristtunnel, und wir brauchen das, so rasch es eben geht. In diesem Sinne müssen wir weiterarbeiten. Nichts zu tun und einfach zu sagen, jede zusätzliche Strasse bringe mehr Verkehr, ist eine kurzsichtige, absurde Politik.

Elisabeth Scheffeldt Kern (SP, Schlieren): Verschiedene Male hat es geheissen, das Limmattal wolle die Röhre. Ich bin auch Vertreterin des Limmattals, und ich weiss, dass sehr viele diese Röhre nicht wollen. Ich weiss auch, dass Angst da ist vor der Eröffnung des Baregg-tunnels, dass das Limmattal dann vom Verkehr überschwemmt wird. Aber die dritte Röhre bringt da ja keine Lösung, da sie bei der Eröffnung des Baregg-tunnels noch nicht da ist. Es wird eine zeitliche Lücke geben. Wenn die dritte Röhre kommt, dann ist es das beste, wir planen gleich schon die vierte Röhre, denn die wird dann auch nötig sein. Es ist keine Lösung, einfach immer nur die Kapazität zu erweitern. Was Peter Stirnemann vorgeschlagen hat, ist, eine Lösung anzugehen, die eben auch andere Möglichkeiten bietet. Es braucht den Individualverkehr, aber es geht eben nicht ohne Ausbau des Öffentlichen Verkehrs.

Regierungsrätin Dorothee Fierz: Ich denke, wenn es um den Bau von Verkehrsinfrastrukturen im Kanton Zürich geht, dann müssen wir sehr sorgsam mit der Planung umgehen und vor allem solide Entscheidungsgrundlagen erarbeiten, ob es jetzt eine Investition in den Öffentlichen Verkehr oder eine in den Individualverkehr braucht. Wir haben in der Baudirektion die problematischen Räume klar lokalisiert. Sie lassen sich eigentlich auf vier Gebiete konzentrieren: Es ist sicher der Raum rund um die Stadt Zürich, dann das Limmattal, das Glatttal und der Raum Winterthur. Dass wir diese vier Räume jetzt parallel miteinander analysiert haben und Lösungsansätze suchen, ist wohl ein verantwortungsvolles Vorgehen der Baudirektion, um dann auch dem Parlament ganzheitliche Lösungsansätze präsentieren zu können. Was heisst «ganzheitliche Lösungsansätze»? Das heisst eben, dass wir uns nicht nur auf den Strassenbau fokussieren, sondern dass wir Antworten finden, wo das komplementäre System von Schiene und Strasse die bestmögliche Wirkung erzielen kann. Das ist unser Auftrag, wenn wir von einer nachhaltigen Entwicklung und einem nachhaltigen Ausbau der Verkehrsinfrastruktur sprechen.

Der Raum nördlich der Stadt, der Raum der Nordumfahrung ist ein klassischer Raum, in dem wir keine Entlastung durch den Bau einer öffentlichen Verkehrsinfrastruktur herbeiführen können – ganz im Gegensatz zum Raum Glatttal. Es kommt nicht von ungefähr, dass der Bund unser Gesuch sehr schnell bearbeitet und beantwortet hat, nämlich unser Gesuch, dass man uns den Auftrag erteilen möge, ein generelles Projekt zu erarbeiten. Sie dürfen mir glauben, dass der Bund sehr zurückhalten ist mit dieser Auftragserteilung, denn er trägt auch 80 Prozent der Kosten. Einen solchen Auftrag erteilt er nur, wenn es auch im Interesse des Bundes ist. Und die Nordumfahrung ist ein zentrales Stück des Strassenverkehrsnetzes übergeordneter Ebene, also der Nationalstrassen. Dass dieses Strassenstück funktioniert, liegt eben im Interesse des nationalen Hochleistungsstrassennetzes.

Dass wir im Vergleich zum Baregg verzögert in die Planung gehen, ist zu bedauern. Das kann ich nicht rückgängig machen. Wir haben aber Verkehrsbeeinflussungs-Massnahmen als flankierende Massnahmen in Planung und nehmen diese auch in Betrieb, bevor der Bareggtunnel eröffnet ist, um so die Konsequenzen etwas abfedern zu können.

Nun zu Hartmuth Attenhofer: Sie haben mir vehement klargemacht, dass eine richtige Verkehrspolitik eben eine gesamtheitliche Sicht ist. Ich habe nun versucht, Ihnen darzulegen, dass wir Ihre Beurteilung

teilen. Und Sie hören uns Regierungsräte genau gleich vehement für Investitionen in den Öffentlichen Verkehr kämpfen, aber eben auch in den Individualverkehr. Dass Sie nun aber Schwamendingen vergleichen mit dem Antrag für die Erarbeitung eines Ausführungsprojekts Oberlandautobahn, wo ich dem Kantonsrat doch nur einen 9-Millionen-Kredit beantragen muss, dass ich dafür weniger Zeit beanspruche, als für ein städteverträgliches Projekt wie die Einhausung Schwamendingen zu erarbeiten, dürfte Ihnen doch klar sein. Sie werden mir noch einmal dankbar sein, dass ich nicht die erste Skizze für die Einhausung Schwamendingen so übernommen und in Auftrag gegeben habe, sondern dass wir etwas mehr Denkarbeit leisten. Wir haben heute eine Schneise in diesem Quartier, die für die Bevölkerung unglaublich viel Lärmbelastung bringt. Aber einfach ein Glashaus zu bauen, ohne das Projekt wirklich zu optimieren, damit dienen wir der Stadt Zürich auch nicht. Lassen Sie uns noch die wenige Zeit, die wir brauchen, bis wir Ihnen ein möglichst quartier- und städteverträgliches Projekt präsentieren können! Ich denke, Sie sind mit mir einig, dass das nichts damit zu tun hat, dass wir mit unterschiedlichen Tempi unterschiedliche Projekte bearbeiten.

Ueli Keller (SP, Zürich): Ich möchte noch präzisieren, was der Vorwurf von Hartmuth Attenhofer beinhaltet hat: Die Aussage war, dass die Baudirektion ein Jahr gebraucht hat, um einen Projektierungskredit über 1 Million Franken, die von einem einstimmigen Kantonsrat hier drin verlangt worden war, zu beschliessen. Und bei der Oberlandautobahn, die immerhin noch ein bisschen umstritten war, hat es drei Wochen gedauert für 9 Millionen. Da liegt die Unverhältnismässigkeit. Klar erwarten wir in Schwamendingen ein gutes Projekt, aber es eilt eben.

Schlussabstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 127 : 0 Stimmen, dem Antrag von Regierungsrat und vorberatender Kommission gemäss Vorlage 3977 zuzustimmen und das Postulat KR-Nr. 304/1999 als erledigt abzuschreiben.

Das Geschäft ist erledigt.

14. Realisierungs- und Finanzierungskonzept Strasseninfrastruktur (2)

Postulat Ueli Keller (SP, Zürich) und Ruedi Lais (SP, Wallisellen)
vom 19. März 2001

KR-Nr. 98/2001, RRB-Nr. 1044/11. Juli 2001 (Stellungnahme)

Das Postulat hat folgenden Wortlaut:

Der Regierungsrat wird beauftragt, für die Gewährleistung des Unterhalts, die Sanierungen zur Verbesserung der Siedlungs- und Landschaftsqualität sowie zur Einhaltung der Umweltgesetzgebung am nationalen und regionalen Strassennetz im Kanton Zürich ein Realisierungs- und Finanzierungskonzept zu erstellen. Beide Konzepte berücksichtigen die Prioritäten für den Lebens- und Wirtschaftsraum Zürich, die Grundsätze der verursachergerechten Finanzierung und die Minimierung des Aufwandes für die Substanzerhaltung und die Minimierung der Umweltbelastung durch den Verkehr.

Begründung:

Zur Wiederherstellung von Lebensqualität in durch Strassenbau und Verkehrsregime belasteten Siedlungen und Landschaften braucht es zur Fertigstellung des Strassennetzes mehr als lediglich befahrbare Strassen, sondern beispielsweise:

- Wiederherstellung von ökologischen Verbindungen (Wildbrücken),
- Sanierung von zerschnittenen Stadtquartieren (Schwamendingen),
- Renaturierung von durch Strassenbauten zerstörten Wasserläufen und Feuchtgebieten (zum Beispiel Glattraum),
- Aufwertung von lärmigen Wohnlagen durch Umbaubeiträge an Liegenschaften (zum Beispiel an der Westtangente),
- Beiträge an Planungsaufwendungen von Gemeinden infolge von Durchgangsverkehr (zum Beispiel offene Planung in Bassersdorf),
- Kapazitätsabbau und Abbruch von nicht sanierbaren Strassen.

Erst mit dieser Ergänzung des Postulats (KR-Nr. 351/2000) Cavegn, Vollenwyder und Mossdorf wird eine umfassendere Auslegeordnung in Richtung einer kantonalen Strassenrechnung mit externen und internen Kostenfaktoren erreicht.

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

Am 19. März 2001 hat der Kantonsrat das Postulat KR-Nr. 351/2000 überwiesen, das für die Fertigstellung und den Ausbau des nationalen und regionalen Strassennetzes ein Realisierungs- und Finanzierungskonzept verlangt. Das vorliegende Postulat verlangt ergänzend dazu im Wesentlichen eine Wiederherstellung der Lebensqualität in durch Strassenbau und Verkehrsregime belasteten Siedlungen und Landschaften.

Für vorhandene Beeinträchtigungen durch Strassenbauten (so genannte Altanlagen) sieht das Umweltschutzgesetz (USG, SR 814.01) in den Art. 16–18 Sanierungspflichten vor. Diese Bestimmungen gelten jedoch auf Grund ihrer systematischen Stellung im USG nur für den Immissionsschutz, wobei nach Art. 11 Abs. 1 USG Luftverunreinigungen, Lärm, Erschütterungen und Strahlen erfasst werden. Soweit eine Altanlage Emissionsbegrenzungen nicht einhält, die nach den massgeblichen Vorschriften auf sie anwendbar sind, besteht eine Sanierungspflicht. In der Praxis betrifft dies beim Strassenverkehr insbesondere die Lärmbelastung. Für die Sanierung in diesem Bereich hat der Regierungsrat bisher acht Strassensanierungs-Teilprogramme im Sinne von Art. 19 der Lärmschutzverordnung (LSV, LS 814.41) beschlossen. Ein grosser Teil dieser Programme ist bereits umgesetzt (vgl. die Beantwortung der Anfrage KR-Nr. 138/2001). Diese Sanierungen gehen zu Lasten des Strassenfonds, wobei bei Staatsstrassen auch Bundesbeiträge erhältlich sind. Bei Nationalstrassen beteiligt sich der Bund anteilmässig an den Kosten. Weitere Verpflichtungen sieht das USG nicht vor, insbesondere nicht bei zerschnittenen Stadtquartieren, beeinträchtigten Wasserläufen, unterbrochenen ökologischen Verbindungen oder zerstörten Biotopen.

Lässt sich eine Beeinträchtigung schutzwürdiger Lebensräume durch technische Eingriffe unter Abwägung aller Interessen nicht vermeiden, so hat nach Art. 18 Abs. 1^{ter} des Bundesgesetzes über den Natur- und Heimatschutz (NHG, SR 451) der Verursacher für besondere Massnahmen zu deren bestmöglichem Schutz, für Wiederherstellung oder ansonst für angemessenen Ersatz zu sorgen. Diese Wiederherstellungs- oder Ersatzpflicht bezieht sich jedoch nur auf die Beeinträchtigung von Gebieten, die nach Art. 18 NHG als «zu schützende Lebensräume» bezeichnet worden sind, und gilt generell, d.h. nicht nur für Strassenbauvorhaben. Im Übrigen ist diese Bestimmung erst

am 7. Oktober 1983 eingefügt worden und steht seit 1. Januar 1985 in Kraft. Eine rückwirkende Anwendung dieser Vorschrift ist nicht gegeben. Sind Beeinträchtigungen von geschützten Biotopen durch Strassen vor 1985 erfolgt, so besteht keine gesetzliche Wiederherstellungs- oder Ersatzpflicht. Auch die Wiederherstellungspflicht gemäss Art. 25b Abs. 1 NHG gilt nur für Anlagen, Bauten und Bodenveränderungen, die nach dem 1. Juni 1983 innerhalb von Mooren und Moorlandschaften von besonderer Schönheit und nationaler Bedeutung erstellt wurden, die den Schutzziele widersprechen und die nicht gestützt auf Nutzungszonen, die dem Raumplanungsgesetz entsprechen, rechtskräftig bewilligt worden sind. Diese Voraussetzungen treffen bei den bestehenden Strassen soweit ersichtlich nicht zu.

Hingegen hat der Kantonsrat mit der Teilrevision des kantonalen Richtplans vom 2. April 2001 im Bereich Landschaft das Instrument der Landschaftsverbindung (vgl. Ziffer 3.7a des revidierten Berichts zum Richtplan) eingeführt. Als «wiederherzustellende Landschaftsverbindungen» werden in erster Linie Abschnitte von Autobahnen, anderen stark befahrenen Strassen und Bahnlinien bezeichnet, die Lebensräume von Wildtieren zerschneiden oder Erholungsräume teilen. Im Richtplan sind 19 Stellen als wiederherzustellende Landschaftsverbindungen zur Querung von künstlichen Hindernissen vorgesehen worden. Gemäss den Massnahmen zur Umsetzung (vgl. Bericht Ziffer 3.7a.3) wird mit dieser Bezeichnung in der Karte der Bereich festgelegt, in welchem die nötigen Massnahmen zur Erhöhung bzw. Wiederherstellung der Durchlässigkeit geschaffen werden sollen. Die genaue Lage und Dimensionierung der Übergänge von wiederherzustellenden Landschaftsverbindungen ist im Rahmen der Projektierung von Unterhalt und Erneuerung der zu querenden Infrastrukturanlagen zu bestimmen. Die anfallenden Kosten sind grundsätzlich vom Infrastrukturträger zu übernehmen, wobei sich Kanton und Gemeinden nach Massgabe ihrer finanziellen Möglichkeiten und entsprechend dem erzielten Zusatznutzen beteiligen sollen. Da zahlreiche dieser Verbindungen Nationalstrassen queren, wird mit den entsprechenden Einträgen auch der Bund angesprochen. Damit die entsprechende Revision zum Tragen kommt, muss der Bund sie allerdings noch genehmigen. Die Planung der im Richtplan festgesetzten Landschaftsverbindungen fällt vor allem im Rahmen der Projektierung von Erneuerungen von Infrastrukturanlagen in Betracht, da damit erhebliche Kosten und Eingriffe verbunden sind. Der Regierungsrat ist jedoch bereit, die Wiederherstellung von ökologischen Verbindungen (Wild-

brücken) im Zusammenhang mit der Erneuerung von Strassen im Rahmen konkreter Projekte im Sinne des überwiesenen Postulates KR-Nr. 351/2000 zu prüfen.

In Art. 18b Abs. 2 NHG wird festgelegt, dass die Kantone in intensiv genutzten Gebieten inner- und ausserhalb von Siedlungen für ökologischen Ausgleich mit Feldgehölzen, Hecken, Uferbestockungen oder mit anderer naturnaher und standortgemässer Vegetation sorgen. Um die Landschaft für die Natur nutzbringend aufzuwerten, braucht es allerdings eine übergeordnete Planung. Mögliche Instrumente hierfür sind die Landschaftsplanung auf kantonaler und regionaler Ebene sowie ergänzend Natur- und Landschaftsschutzkonzepte. Konkrete Wiederherstellungsmassnahmen sind aber aus dem allgemeinen Steueraufkommen bzw. dem Natur- und Heimatschutzfonds und nicht aus dem Strassenfonds zu finanzieren. Im Zusammenhang mit dem Strassenbau besteht hier keine gesetzliche Verpflichtung.

Das Wasserbaugesetz (WBG, SR 721.100) und das Gewässerschutzgesetz (GSchG, SR 814.20) des Bundes verpflichten zur Wiederherstellung des natürlichen Verlaufs der Gewässer nur bei Eingriffen, die von ihnen erfasst werden (Art. 4 Abs. 2 WBG und Art. 37 GSchG). Eine Rückwirkung ist nicht vorgesehen. Soweit das Postulat im Zusammenhang mit der Fertigstellung des Strassennetzes allgemein auch die Renaturierung von zerstörten Wasserläufen verlangt, besteht hierfür keine Rechtsgrundlage. Hingegen ist im Zusammenhang mit Neu- oder Ausbauten von Strassen für von solchen Vorhaben berührte, bereits zerstörte Schutzobjekte Ersatz zu schaffen. Im Übrigen werden Renaturierungen auch unabhängig von Strassenbauvorhaben auf Grund von anderen rechtlichen und finanziellen Grundlagen und gestützt auf ein Wiederbelebungsprogramm vorgenommen.

Für die im Postulat erwähnten Umbaubeiträge an Liegenschaften zur Aufwertung von lärmigen Wohnlagen (z.B. an der Westtangente) sowie Beiträge an Planungsaufwendungen von Gemeinden infolge von Durchgangsverkehr (z.B. offene Planung in Bassersdorf) besteht über die Sanierungsverpflichtungen gemäss USG und LSV hinaus keine Rechtsgrundlage. Für den Kapazitätsabbau und Abbruch von (gemeint sind wohl lärmschutzrechtlich) nicht sanierbaren Strassen besteht kein Anlass. Auf solche Fälle sind die Regeln von Art. 17 USG und Art. 13ff. LSV anwendbar.

Schliesslich ist darauf hinzuweisen, dass beim Neubau von Strassen im Rahmen von Art. 9 USG Umweltverträglichkeitsprüfungen durch-

geführt werden. Neben der allgemeinen Verpflichtung zur Vorsorge (vgl. Art. 1 Abs. 2 USG) und den zu berücksichtigenden Zielen und Planungsgrundsätzen des Bundesgesetzes über die Raumplanung (z.B. Art. 1 Abs. 2 lit. a; Art. 3 Abs. 2; Art. 3 Abs. 3 lit. b RPG, SR 700) kommen bei der Neuerstellung zusätzlich auch die erwähnten Spezialgesetze wie NHG, WBG usw. zur Anwendung. Im Weiteren stellt auch das kantonale Strassengesetz (LS 732.1) in § 14 Projektierungsgrundsätze auf, die u.a. eine bestmögliche Einordnung in die bauliche und landschaftliche Umgebung unter Beachtung des Umweltschutzes fordern. So ist beim künftigen Ausbau des Strassennetzes eine bestmögliche Schonung der Umwelt, der Natur und der Siedlungen gesetzlich sichergestellt.

Diese Ausführungen zeigen, dass die meisten Anliegen des Postulates bereits erfüllt werden oder dass dafür keine Rechtsgrundlage besteht. Sie können deshalb nicht als Ergänzung zum Postulat KR-Nr. 351/2000 im Zusammenhang mit dem Realisierungs- und Finanzierungskonzept Strasseninfrastruktur behandelt werden. Der Regierungsrat ist jedoch bereit, die Anliegen im Zusammenhang mit dem Unterhalt und der Substanzerhaltung der Strassen sowie dasjenige bezüglich Wiederherstellung von ökologischen Verbindungen (Wildbrücken) im Rahmen des erwähnten, bereits überwiesenen Postulats zu prüfen.

Der Regierungsrat beantragt daher dem Kantonsrat, das Postulat nicht zu überweisen.

Ratspräsident Thomas Dähler: Dies ist das zweite Postulat mit dem gleichen Titel. Wichtig ist deshalb die Nummer 98/2001.

Ueli Keller (SP, Zürich): Dieser Vorstoss, für den ich Sie um Zustimmung bitte, steht in direktem Zusammenhang mit dem Postulat mit dem gleichen Titel – wie es der Ratspräsident erwähnt hat – mit der Nummer 351/2000 von Reto Cavegn und Mitunterzeichnenden, das mit grosser Mehrheit und auch mit unserer Unterstützung im März letzten Jahres überwiesen wurde. Bereits damals hatte ich unser Postulat angekündigt und erklärt, weshalb es notwendig sei, das überwiesene Postulat noch zu ergänzen. Es sind vor allem zwei Gründe, wieso das von Reto Cavegn und anderen geforderte Realisierungs- und Finanzierungskonzept als Grundlage für irgendwelche Entscheidungen ungenügend ist.

Erstens werden damit die Kosten, die für den Unterhalt des bereits bestehenden Strassennetzes notwendig sind, nicht aufgezeigt. Und als Folge ungenügender Mittel für den Unterhalt verlottern die bestehenden Strassen, was irgendeinmal dann wesentlich teurere Reparaturen erfordert.

Zweitens gibt es dringend notwendige Verbesserungen des bereits bestehenden Strassennetzes, um dieses siedlungs- und umweltverträglich zu machen. Die ablehnenden Stellungnahmen des Regierungsrates, wie jetzt auch zu diesem Vorstoss eine vorliegt, sind häufig ja eine ziemlich dürre Prosa. Aber so uninspiriert wie diese kommen sie selten daher! Es wird dahingehend argumentiert, dass für Strassenneubauten alle geltenden gesetzlichen Bestimmungen ohnehin eingehalten würden und dass für bereits bestehende Strassen keine rückwirkenden Sanierungspflichten bestünden. Dass bei der Baudirektion tüchtige Juristen beschäftigt werden, die auch formaljuristisch korrekte Antworten liefern, erwarte ich und setze es auch voraus. Aber ebenfalls setze ich voraus, dass es in der Baudirektion Leute gibt, die mit wachen Sinnen wahrnehmen, welche Auswirkungen Strassen und Verkehr auf die Siedlungs- und Umweltqualität im Kanton Zürich haben, und dass diese Leute dies verbessern wollen. Dass es Handlungsbedarf gibt, haben wir doch zumindest bei der Diskussion um die Einhausung der Autobahn Schwamendingen erfahren. Darüber hinaus gibt es aber noch Dutzende Kilometer von Strassen in der Stadt Zürich und in der Agglomeration, entlang derer unerträgliche Zustände herrschen. Für die Anwohner dieser Strassen spielt es dabei keine Rolle, ob es mit irgendeiner pfiffigen Rechtsauslegung möglich ist, zu begründen, wieso der Kanton nichts tun müsse oder nichts tut, oder einfach das dümmliche Scheinargument «Kapazitätsaufrechterhaltung» herhalten muss. Die Leute dort wollen einfach eine Verbesserung ihrer Lebensqualität. Und das ist mit Strassenneubauten nicht zu erreichen, auch wenn die Wunschzettel noch so lange werden. Letztes Jahr hat uns die Baudirektorin in der KPB kurz vorgestellt, was der Wunschzettel denn so alles umfasst: etwa 58 Positionen mit Kosten von total rund 25 Milliarden Franken – und als 59. und letzte Position ist den Menschen in der Baudirektion dann auch noch die Einhausung Schwamendingen eingefallen. Die Umsetzung dieses Wahnsinns würde 25 Jahre lang jedes Jahr eine Milliarde Franken kosten – noch ohne Berücksichtigung der Unterhaltskosten und der Sanierungskosten zu Gunsten von Siedlungen und Umwelt, so wie es dieses Postulat fordert. Aber offenbar will oder kann man in der Baudirektion nicht

wahrnehmen, dass es nur mit nacktem Strassenbau nicht weitergehen kann. Ob das nicht Wollen oder das nicht Können letztlich peinlicher ist, überlasse ich Ihnen zu entscheiden. Ich bitte Sie, dieses Postulat zu überweisen.

Reto Cavegn (FDP, Oberengstringen): Der Regierungsrat hat zur Kopie unseres Postulats «Realisierungs- und Finanzierungskonzept Strasseninfrastruktur» klar Stellung genommen. Im Gegensatz zum Original, welches nach wirklich fehlenden Konzepten fragt, ist das abgeschriebene Postulat schlicht und einfach unnötig und überflüssig. Diesbezüglich habe ich der Antwort des Regierungsrates nichts hinzuzufügen. Ich bitte Sie, das Postulat nicht zu unterstützen.

Willy Germann (CVP, Winterthur): Auch ich bitte Sie, dem Postulat nicht zuzustimmen, obwohl in diesem Postulat einige sehr schöne Anliegen stehen. Ich erinnere zum Beispiel an die Minimierung der Umweltbelastung durch den Verkehr – das kann man zu 100 Prozent unterstreichen – oder an das Anliegen der verursachergerechten Finanzierung – da haben wir schon vor zehn Jahren darüber gestritten. Für uns ist es ganz klar: Das ist Bestandteil jedes Projektes. Das ist eine Pflicht, die schon besteht. In diesem Kraut- und Rüben-Vorstoss gibt es neben der Wiederherstellungs- und Ersatzpflicht noch andere Elemente. Es könnte übrigens kontraproduktiv sein, wenn wir ein Projekt aufsplitten – hier Wiederherstellungs- und Ersatzpflicht und dort der eigentliche Strassenbau. Dann laufen Sie Gefahr, dass die Wiederherstellung marginalisiert wird. Aber ich betone nochmals: Nach Umweltschutzgesetzgebung ist es Bestandteil, dass die Wiederherstellung garantiert wird.

Der zweite Punkt, die Sanierung von Quartieren und die Beiträge an Umbauten: Das geht weit über den gesetzlichen Lärmschutz hinaus. Man könnte allenfalls darüber diskutieren, müsste sich aber der Folgen bewusst sein. Es geht auch über den Tatbestand der materiellen Enteignung und der entsprechenden Abgeltung hinaus. Das wäre nicht bloss ein Fass ohne Boden, sondern ein ganzes Bassin ohne Boden. Die nötige neue Rechtsgrundlage könnte in ein finanzpolitisches und juristisches Abenteuer führen.

Drittens, Kapazitätsabbau und -abbruch von nicht sanierbaren Strassen: Da würde ich zuerst wissen wollen: Was heisst «nicht sanierbar»? Für uns ist klar: Kapazitätsabbau ist selbstverständlich, wenn zum

Beispiel irgendwo eine Umfahrung gebaut wird. Wir haben Präzedenzfälle, zum Beispiel die N4 im Weinland. Schauen Sie auch Hettlingen an!

Und viertens: Was heisst konkret «Minimierung des Aufwandes für Substanzerhaltung»? Wir haben seit einigen Jahren einen Konsens, dass es in diesem Kanton keine Luxussanierungen mehr geben darf – von Nationalstrassen bis zum Radweg. Heute haben wir einen eigentlichen Unterhaltsstau. Der Vorstoss könnte dann letztlich gegen das Prinzip verstossen, das heisst: Unterhalt vor Neubau. Und das wäre sicher nicht im Sinne des Postulats.

Adrian Bergmann (SVP, Meilen): Das Postulat verlangt unter anderem, dass diverse Massnahmen der Strassenrechnung belastet werden, wie zum Beispiel die Sanierung von zerschnittenen Stadtquartieren, der Kapazitätsabbau und -abbruch von nicht sanierbaren Strassen und vieles mehr. Hier hat Willy Germann absolut Recht, wenn er von Kraut und Rüben spricht. Der Strassenfonds ist ausgeblutet, weshalb keine Aufträge, die nicht dazu dienen, die katastrophale Verkehrssituation im Kanton Zürich zu lösen, an die Baudirektion übertragen werden dürfen. Bezeichnenderweise fehlt gerade von Seiten der Postulanten bis heute der Wille, den Strassenfonds mit den zur Lösung der Verkehrsprobleme notwendigen Mitteln auszustatten.

Der Regierungsrat beantragt, das Postulat nicht zu überweisen. Er weist darauf hin, dass die meisten Anliegen bereits erfüllt sind oder keine Rechtsgrundlage dafür existiert. Der Regierungsrat signalisiert in seiner Antwort eine gewisse Bereitschaft, die Anliegen der Postulanten im Rahmen des Erhalts und Unterhalts von Strassen zu berücksichtigen. Wir hoffen, dass wir mit unserer Befürchtung nicht Recht erhalten, dass er beim Eingehen dieser gewissen Bereitschaft vergisst, die Lösung der Verkehrsprobleme im Kanton Zürich voranzutreiben. Die SVP-Fraktion beantragt dem Kantonsrat, das Postulat nicht zu überweisen.

Martin Bäumle (Grüne, Dübendorf): Wo kein Wille ist, ist auch kein Weg! Oder anders gesagt: Ich weiss jetzt, warum unsere Baudirektorin «Baudirektorin» heisst und nicht «Bau- und Umweltdirektorin». Die Antwort ist ein Musterbeispiel, wie die Baudirektion arbeitet. Formaljuristische Argumente! Das Umweltschutzgesetz sieht keine Verpflichtung vor, zerschnittene Landschaften wiederherzustellen

oder beeinträchtigte Wasserläufe wieder zu öffnen, zerstörte Biotope wiederherzustellen oder, Hartmuth Attenhofer – er ist nicht mehr da – zerschnittene Quartiere zusammenzuführen, wie in Schwamendingen. Damit ist klar gegeben, weshalb die Priorisierung gewisser Dinge schneller geht und anderer weniger schnell. Oder noch formaljuristischer: Man muss gewisse Dinge wiederherstellen. Aber dies ist erst seit dem Jahre 1985 gesetzliche Pflicht. Bei Strassen oder Anlagen, die bereits vorher bestanden haben, hat man keine gesetzlichen Pflichten, überhaupt irgendetwas zu tun. Und dies auch nur seit dem Jahre 1985, dank dem Moorschutz, über den das Volk abgestimmt hat. Moorschutz sei Dank! Sonst hätten wir gar nichts. Und wenn dann etwas wiederhergestellt werden soll, dann ist nicht etwa die Strasse dafür verantwortlich oder der Strassenfonds, sondern dann muss man es aus dem Natur- und Heimatschutzfonds nehmen, aus allgemeinen Steuermitteln also. Oder wenn Wasserläufe wieder renaturiert werden sollen: auch hier aus allgemeinen Steuermitteln. Folglich ist es für die Baudirektion also klar: Keine Rechtsgrundlage für Umweltschutz oder Wiederherstellung von Landschaften oder zur Reduktion von Schäden. Und wenn dies dann geschehen sollte, dann aus Steuermitteln. Und diese Steuermittel werden nicht zur Verfügung gestellt. Die Diskussion über den Natur- und Heimatschutzfonds findet jedes Jahr beim Budget statt. Da wird gekürzt. Da hat man kein Geld. Dafür verspricht man dann bei neuen Strassen eine allgemein gute Einordnung in die Umwelt. Oder anders gesagt: Die Strasse wird etwas schöner gebaut und ein Biotop daneben, und dann hat man erfüllt.

So kann es ja nicht ernsthaft gehen! Überweisen wir dieses Postulat! Die Grünen werden dies tun. Und erinnern wir die Baudirektorin daran, dass sie noch eine Umwelt zu betreuen und nicht nur zu bauen und die Umwelt dann in schönen bunten Prospekten zu beklagen hat!

Regierungsrätin Dorothee Fierz: Vor allem zu den Äusserungen von Ihnen, Martin Bäumle, nehme ich sehr gerne Stellung, denn ich bin aus Überzeugung Umweltdirektorin und nicht nur Baudirektorin. Ich denke, es braucht beide Grundhaltungen: Wir brauchen den Einklang zwischen Bauprojekten mit der Erhaltung der Natur. Und dass Sie das jetzt so eindimensional betrachten und noch zu Protokoll geben, da muss ich sagen: Prüfen Sie doch die Strassenbauprojekte genau! Und dann werden Sie zusammen mit Ueli Keller erkennen, dass wir in der Baudirektion weit mehr können und weit mehr wollen, als nackten

Strassenbau zu betreiben. Ich kann Ihnen Beispiele zeigen. Nehmen wir die Westumfahrung. Die Westumfahrung hat im Strassenbauprojekt einen sehr hohen Anteil an ökologischen Massnahmen, an Kompensationsmassnahmen, die nicht mit allgemeinen Steuermitteln finanziert werden, die nicht aus dem Natur- und Heimatschutzfonds bezahlt werden, sondern über den Strassenfonds, nämlich im Rahmen der Baukredite. Ein ähnliches Beispiel ist die N4 im Weinland. Dort haben wir Bäche aufgedeckt, revitalisiert, in Zusammenhang mit dem Bau der N4 im Weinland. Und so könnte ich Ihnen unzählige Beispiele präsentieren. Ich lade Sie auch ins Tiefbauamt ein. Setzen Sie sich mit diesen Bauprojekten auseinander und erkennen Sie die Bemühungen der Baudirektion, nicht nur dem Strassenbau, sondern wirklich in Tat und Wahrheit der Umwelt verpflichtet zu sein! Und dazu brauchen wir dieses Postulat nicht. Wir denken auch nicht formaljuristisch, sondern wir nehmen unsere Verantwortung wahr. Aber ich erwarte von Ihnen, dass Sie sich auch mit unseren Taten auseinandersetzen.

Martin Bäumle (Grüne, Dübendorf): Regierungsrätin Dorothee Fierz, nur ganz kurz: Im Wesentlichen habe ich nur Ihre Antworten aus Ihrer Postulatsantwort zitiert, Ihre Aussagen zu Recht und Pflichten Ihrer Baudirektion, und sonst nichts.

Schlussabstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 75 : 38 Stimmen, das Postulat nicht zu überweisen.

Das Geschäft ist erledigt.

15. 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 Geschäft ist abgesetzt.

16. Vollständige Privatisierung der Feuerungskontrolle

Motion Lucius Dürri (CVP, Zürich), Peter F. Biemann (CVP, Zürich) und Gustav Kessler (CVP, Dürnten) vom 9. April 2001
KR-Nr. 132/2001, RRB-Nr. 1018/4. Juli 2001 (Stellungnahme)

Die Motion hat folgenden Wortlaut:

Der Regierungsrat wird eingeladen, die Gesetzgebung so zu ändern, dass die Feuerungskontrolle gemäss Art. 13 der Luftreinhalteverordnung des Bundes, deren Vollzug bei den Kantonen liegt, vollständig privatisiert wird. Dabei sind folgende Grundsätze einzuhalten:

- Massgebend ist das Modell Nr. 3 der Feuko 2000
- Die Privatisierung gilt für alle Leistungsgrössen der Feuerungen
- Die Gebühren sind im ganzen Kanton einheitlich
- Im formellen Bereich gelten einzig das Messformular und das Heizungsattest der Heizungsbranche
- Der Kanton ist nur noch für die Aufsicht über die Feuerungskontrolle zuständig.

Begründung:

Anlässlich der Sitzung der Feuko 2000 (Interessengemeinschaft von Bund, Kantonen und Heizungsbranche betreffend Feuerungskontrolle) hat sich deutlich gezeigt, dass in der Schweiz trotz grossen Harmonisierungsanstrengungen der Feuko nach wie vor ein völlig uneinheitlicher, nicht selten unzureichender und willkürlicher Vollzug der Feuerungskontrolle herrscht. Dies gilt auch für den Kanton Zürich. Dieser überlässt die Feuerungskontrolle für typengeprüfte Öl- und Gasfeuerungen bis 350 kW sowie für Holzfeuerungen bis 70 kW den Gemeinden. Für grössere Anlagen ist die Baudirektion zuständig.

Diese Tatsache hat dazu geführt, dass im Kanton Zürich zwischen privatisierter und staatlicher bzw. Gemeindekontrolle eine Vielzahl von Vollzugsmodellen bestehen, die unter anderem zu einem Gebühren- und Formularwirrwarr führen. Eine solche Situation ist für den Endkunden inakzeptabel. Eine Übersicht besteht praktisch nicht mehr. Die derzeitige Gebührenanwendung verletzt das Gebot der Rechtsgleichheit.

Das Modell Nr. 3 der Feuko, an welchem auch Vertreter des Kantons Zürich mitgewirkt haben, bietet eine gute Basis für einen einheitli-

chen, kostengünstigen und professionellen Vollzug der Feuerungskontrolle.

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

Im Kanton Zürich werden die Feuerungsanlagen seit 1972 kontrolliert, um den Schadstoffausstoss zu begrenzen und einen hohen Wirkungsgrad sicherzustellen. Seit 1986 bildet die Luftreinhalteverordnung des Bundes (LRV, SR 814.318.142.1) die Rechtsgrundlage dazu; die kantonrechtlichen Vollzugsbestimmungen sind in der Besonderen Bauverordnung I (BBV I, LS 700.21) und in der Bauverfahrensverordnung (LS 700.6) geregelt. Die typengeprüften Kleinfeuerungsanlagen (Öl/Gas bis 350 kW) und die kleinen Holzfeuerungen (bis 70 kW) werden von den Gemeinden bewilligt und kontrolliert, für alle grösseren Anlagen ist die Baudirektion zuständig.

Bis vor etwa zehn Jahren wurde die Feuerungskontrolle ausschliesslich durch kommunale Kontrolleure wahrgenommen, die selbst keine Einregulierungen an beanstandeten Anlagen vornehmen durften. Dies führte bei nicht LRV-konformen Anlagen zu Mehrfachbesuchen, weil der Kontrolle ein Service durch die Fachfirma und anschliessend eine erneute Kontrolle folgten. Um diese Doppelspurigkeit zu beseitigen, wurde die Feuerungskontrolle Ende 1992 neu organisiert. In der Folge wurden an Stelle behördlicher Kontrollen auch jene Messungen akzeptiert, die im Rahmen von Service-Arbeiten durch Privatfirmen vorgenommen wurden. Damit war der Kanton Zürich Vorreiter für eine Liberalisierung der Feuerungskontrolle, wie sie später durch die Interessengemeinschaft Feuko 2000 in Form von drei Vollzugsmodellen für die ganze Schweiz gefordert wurde. Ebenfalls einheitlich definiert wurden die Anforderungen an das Messpersonal (Berufsprüfung) und an die Messgeräte (Typenprüfung und Nachkontrollen). Nichts geändert wurde an der Kompetenzaufteilung zwischen Kanton und Gemeinden. Im Kanton Zürich gelangen für die Kontrolle von typengeprüften Kleinfeuerungsanlagen heute zwei dieser drei Modelle zur Anwendung:

1. Alle Kontrollen an Feuerungsanlagen werden durch die Gemeinde selbst durchgeführt (Feuko-Modell 1). Dieses Modell gilt insbesondere in der Stadt Zürich (bei Ölfeuerungen) sowie in 65 weiteren Gemeinden.

2. Beim Feuko-Modell 2 können die Kontrollen wahlweise durch das Servicegewerbe oder einen neutralen Kontrolleur durchgeführt werden. Der Anlagebetreiber wählt das Vorgehen und teilt dies der Behörde mit. Ohne fristgerechte Rückmeldung wird die Kontrolle durch den verantwortlichen Feuerungskontrolleur ausgeführt. Erfolgt die Kontrolle durch das Gewerbe, wird durch die Behörde eine Gebühr erhoben, die den administrativen Aufwand abdeckt. Die Gebühren bemessen sich nach Aufwand und werden durch die Gemeinde festgelegt. Eine weitergehende Vereinheitlichung der Gebühren würde dem Verursacherprinzip, aber auch dem Gedanken der bereits erfolgten Liberalisierung widersprechen. Zwar variieren diese Gebühren für die Feuerungskontrolle, vorwiegend innerhalb des Rahmens von Fr. 30 bis 50. Die dafür benötigte Vollzugsstruktur bei den Gemeinden muss nicht neu aufgebaut, sondern nur angepasst werden. Da die Messtätigkeit teilweise durch das Gewerbe erledigt wird, ist es möglich, dass ein Feuerungskontrolleur die Verantwortung für die Feuerungskontrolle für mehrere Gemeinden übernimmt und so ein effizienter Vollzug, mit Beteiligung des Heizungsgewerbes, gewährleistet ist. 105 Gemeinden haben in den letzten Jahren auf dieses Modell umgestellt.

In beiden Fällen obliegt dem Kanton die Aufsichtsfunktion und die fachliche Koordination. Er setzt dafür 100 Stellenprozent ein, gegenüber 400 Stellenprozent Ende der Achtzigerjahre. Über 100 Feuerungskontrolleure haben inzwischen die anspruchsvolle Berufsprüfung abgelegt und damit sichergestellt, dass die Beanstandungsquote auf dem vor Jahren erreichten tiefen Niveau blieb. Nicht zuletzt deshalb tragen kleine Feuerungen heute nur noch rund 4% zu den Gesamtemissionen bei, und die Abgasverluste konnten Schritt für Schritt von über 15% in den Achtzigerjahren auf unter 7% gesenkt werden. Die Kosten für die Kontrollen konnten durch das Zusammenlegen von Einregulierung und Emissionsmessung auf unter Fr. 100 pro Jahr gesenkt werden; sie sind häufig in ohnehin bestehende Service-Abonnemente eingeschlossen. Weitere Kostensenkungen sind möglich durch die Ausdehnung der Kontrollintervalle auf drei oder vier Jahre nach dem Bonusprinzip. Beide Modelle sind LRV-konform, bei beiden Modellen kann vom gleichen Ausbildungsstand des Kontrollpersonals und von vergleichbarer, gegenüber früher verbesserter Vollzugsqualität ausgegangen werden. Mit diesen Optimierungen konnte den Anliegen der Anlagenbetreiber und der Heizungsbranche weitgehend Rechnung getragen werden, ohne den Grundauftrag der Luftreinhaltung in Frage zu stellen. Begründete Hinweise auf Recht-

sungleichheit, Vollzugswillkür oder mangelnde Übersicht liegen nicht vor und wurden bisher weder von den Hauseigentümerinnen und -eigentümern noch vom Heizungsgewerbe geltend gemacht.

Die Motionäre verlangen eine weitergehende Privatisierung der Feuerungskontrolle (Feuko-Modell 3) sowie weitere Anpassungen der geltenden Regelung. Im Einzelnen ist dazu Folgendes zu bemerken:

- Auch bei Modell 3 liegt die Verantwortung für die Feuerungskontrolle bei der Hauseigentümerin oder beim Hauseigentümer. Trotzdem erlaubt auch dieses Modell keine vollständige Privatisierung. Bewilligungen und Sanierungsanordnungen bleiben weiterhin hoheitliche Handlungen, welche die Führung einer behördlichen Administration voraussetzen. Im Gegensatz zum Modell 2 spielen die Gemeinden hier keine Rolle, weil der ganze Kontrollaufwand (Stichproben, Label-Überprüfung) zentral beim Kanton anfallen würde, wo die Kapazität dafür jedoch nicht vorhanden ist. Wird auf flächendeckende Kontrollen verzichtet, birgt gerade dieses Modell ein grosses Risiko zu rechtsungleichem Vollzug. Betreiber ohne Service-Abonnement könnten sich einer Kontrolle entziehen, was andere zur Kündigung ihres Abonnements veranlassen könnte. Dieses Risiko hat auch das BUWAL in einer Stellungnahme zu den einzelnen Modellen festgehalten. Gemeinden und Städte, wie auch die meisten anderen Kantone, lehnen das Modell 3 ab. Weitere Vollzugsaufgaben im Zusammenhang mit Feuerungen (Bedingungen BBV I, Tankkontrolle, Feuerpolizei) muss die Gemeinde trotzdem wahrnehmen. Bei den jetzigen Lösungen können diese vielfach im gleichen Kontrollgang erledigt werden. Aus der Sicht des Kantons ist das Modell 3 das teuerste, da die flächendeckende Label-Kontrolle nur mit hohem personellem Aufwand (etwa 40 Stellen) bewältigt werden könnte. Eine verursachergerechte Verrechnung dieses Aufwandes (Rechnungstellung, Kontrolle, Mahnung usw.) hätte eine Erhöhung der Gebühr um rund Fr. 25 zur Folge und dürfte beim Anlagebetreiber auf wenig Gegenliebe stossen.
- Bei Grossanlagen (>350 kW) werden Emissionsmessungen bereits heute ausschliesslich durch spezialisierte Messfirmen vorgenommen. Beurteilungen, Bewilligungen und allfällige Sanierungsanordnungen erfolgen durch den Kanton. Eine weitergehende Privatisierung ist aus rechtlichen Gründen (Art. 8 und 13 LRV) nicht möglich.

- In formeller Hinsicht sind weitere Verbesserungen, beispielsweise die Anerkennung eines Heizungsattests, das bestätigt, dass die Überprüfung im Sinne der LRV erfolgt ist, denkbar. Wesentlich ist, dass der zuständige Kontrolleur über lückenlose und korrekte Messergebnisse verfügt und diese in einer zweckmässigen Datenbank ablegen kann. Deshalb wurde in den vergangenen Jahren vor allem an praxisgerechter Software gearbeitet.
- Abgesehen von der Bewilligung von Grossanlagen übt der Kanton schon heute nur Aufsichtsfunktionen aus. Ein Sparpotenzial besteht angesichts des «Einmannbetriebes» nicht mehr.

Im Bereich Feuerungskontrolle ist kein allgemeiner Missstand zu erkennen. Es bestehen weder beim Aufwand noch beim Nutzen wesentliche Verbesserungsmöglichkeiten. Schliesslich haben viele Gemeinden eben erst den vom Kanton empfohlenen Schritt zu einer liberalisierten und qualitativ verbesserten Feuerungskontrolle vollzogen, einschliesslich der aufwendigen Ausbildung ihres Kontrollpersonals. Es wäre wenig glaubwürdig, dieses sorgfältig aufgebaute Konzept wieder auf den Kopf zu stellen, kaum dass damit begonnen wurde, es umzusetzen.

Aus diesen Gründen beantragt der Regierungsrat, die Motion nicht zu überweisen.

Ratspräsident Thomas Dähler: Das Wort hat der allein anwesende Mitunterzeichner der Motion, Peter F. Biemann, Zürich

Peter F. Biemann (CVP, Zürich): Mit grosser Freude konnten wir feststellen, dass die Regierung auf bestem Wege ist, einen umfassenden Teil der Motion 132/2001 zu realisieren. Die vorgesehenen Vereinfachungen, beziehungsweise die Vereinheitlichungen im Bereich der Feuerungskontrolle bezüglich Vollzugsablauf, Gebühren, Schriftverkehr und Messperiode erfolgen in enger Zusammenarbeit mit den Gemeinden, also einvernehmlich. Damit besteht kein Grund mehr, an der Motion festzuhalten. Im Einverständnis mit den Mitunterzeichnern

ziehe ich die Motion deshalb zurück.

Ratspräsident Thomas Dähler: Peter F. Biemann hat namens der Unterzeichner die Motion zurückgezogen. Ich habe zwei Wortmeldungen

von Bruno Walliser und Esther Arnet. Werden diese aufrechterhalten?
Das ist nicht der Fall.

Das Geschäft ist erledigt.

17. Einführung der kantonalen Strassenrechnung (Kostenrechnung)

Motion Peter Stirnemann (SP, Zürich), Sabine Ziegler (SP, Zürich) und Thomas Hardegger (SP, Rümlang) vom 11. Juni 2001
KR-Nr. 179/2001, RRB-Nr. 1487/26. September 2001 (Stellungnahme)

Die Motion hat folgenden Wortlaut:

Der Regierungsrat wird beauftragt, die gesetzlichen Grundlagen zu schaffen, damit eine vollständige kantonale Strassenrechnung geführt und jährlich zusammen mit der Staatsrechnung vorgelegt werden kann. Hierin sind sämtliche, auf die verschiedenen Direktionen und Ämter verteilten Aufwendungen und Erträge beziehungsweise Einnahmen und Ausgaben für das Strassenwesen des Kantons Zürich (Nationalstrassen, überkommunale Strassen) zusammenzuziehen und detailliert aufzuführen.

Begründung:

Mit einer erneuten Vorlage zur Anpassung der Verkehrsabgaben ist die Diskussion über Aufwand/Ausgaben und Finanzierung der Strassen im Kanton Zürich wieder aktuell geworden. Die Forderung, neben den Einnahmen aus den Verkehrsabgaben allgemeine Staatsmittel für Bau und Unterhalt in den Strassenfonds einzulegen, macht es erforderlich, den Gesamtaufwand beziehungsweise die Gesamtausgaben sichtbar werden zu lassen. In der Strassenrechnung sind neben den Investitions- und den laufenden Kosten für Bau und Unterhalt auch sämtliche Betriebskosten (einschliesslich Energie) und die Kosten für Überwachung und Sicherheit zu führen.

Demgegenüber muss klar nachvollziehbar dargestellt werden, mit welchen Mitteln das Strassenwesen im Kanton Zürich finanziert wird.

Von Interesse ist insbesondere, in welchem Umfang permanent Staatsmittel für das Strassenwesen in Rechnungen ausserhalb der Baudirektion enthalten sind – beispielsweise für die Verkehrssicherheit (Kantonspolizei) oder Beiträge, Abgeltungen des öffentlichen Verkehrs gemäss § 37 Strassengesetz.

Eine sachliche Beurteilung von Kosten, Nutzen, der finanziellen Situation und schliesslich der Finanzierung ist nur möglich, wenn eine umfassende, besondere Rechnung des Strassenwesens vorliegt.

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

Seit der Einführung der Kosten-Leistungs-Rechnung in der Baudirektion (Jahr 2000) wird eine bis auf die verkehrspolizeilichen Aufwendungen vollständige Strassenrechnung des Kantons Zürich in der Leistungsgruppe Tiefbauamt und im Strassenfonds als Haupt- bzw. Erfolgsrechnung geführt. Seit 2000 enthält sie auch die Ausgaben für den Neu-, Aus- und Erneuerungsbau von Hochbauten, insbesondere Werkhöfen für den Strassenunterhalt.

Auf der Aufwandseite enthält diese Rechnung:

- den Bau und Unterhalt der Staatsstrassen,
- den Kantonsanteil an den Bau- und Unterhaltskosten der Nationalstrassen,
- die Staatsbeiträge an Bau und Unterhalt der Gemeindestrassen sowie die Kosten für die so genannten Bau- und Unterhaltspauschalen an die Städte Zürich und Winterthur.

Auf der Einnahmenseite werden die Erträge wie folgt gutgeschrieben:

- Werkbeiträge für bestimmte Zwecke oder Objekte werden im Tiefbauamt verbucht (z.B. Rückerstattungen nach § 37 StrG),
- allgemeine zweckgebundene Erträge werden im Strassenfonds vereinnahmt,
- klar ersichtlich sind im Strassenfonds Einlagen aus den allgemeinen Staatsmitteln, wie etwa in den Jahren 1989 bis 1992.

Eine Ergänzung der bisherigen gesetzlichen Grundlage in § 36 des Strassengesetzes (Kostenstatistik) erübrigt sich. Diese Statistik kann nach Bedarf angepasst werden.

Mit dem neuen Rechnungswesen in der Baudirektion werden alle internen und externen Dienstleistungen für das Strassenwesen in Rech-

nung gestellt und ausgewiesen. Von dieser Regelung ausgenommen sind jedoch die verkehrspolizeilichen Aufwendungen. Die Erfassung eines theoretisch der Strasse zurechenbaren Teils dieser Kosten hätte, wenn sie genau und nachvollziehbar durchgeführt würde, einen ausserordentlichen und nicht vertretbaren administrativen Aufwand zur Folge, der jährlich anfiere. Nur ein schwer abgrenzbarer Teil der Tätigkeit der Verkehrspolizei ist auf den Strassenverkehr bezogen. Nachdem jedoch die Stimmberechtigten 1985 eine pauschale Abgeltung solcher Leistungen aus dem Strassenfonds abgelehnt haben, ist eine Darstellung dieser Leistungen nicht sinnvoll. Deshalb hat der Regierungsrat Forderungen in diesem Zusammenhang in parlamentarischen Vorstössen stets abgelehnt (vgl. unter anderem KR-Nrn. 185/1989, 18/1990, 213/1992 sowie 245/1992).

Ein vermehrter Einsatz allgemeiner Staatsmittel wird bereits im Zusammenhang mit den beiden überwiesenen Postulaten KR-Nrn. 350/2000 (Einmalige Einlage in den Strassenfonds) und 351/2000 (Realisierungs- und Finanzierungskonzept Strasseninfrastrukturen) geprüft und würde, wie in den Jahren 1989 bis 1992, im Strassenfonds ausgewiesen. Der hier aufgeworfene Fragenbereich ist ebenfalls Gegenstand der Behandlung dieser beiden Vorstösse, zusätzliche Abklärungen erübrigen sich deshalb.

Aus diesen Gründen beantragt der Regierungsrat dem Kantonsrat, die Motion nicht zu überweisen.

Peter Stirnemann (SP, Zürich): Mit Missbilligung weisen wir diese minimalistische Antwort des Regierungsrates, die er vor einem Jahr vorgelegt hat, zurück. Wir sind ziemlich enttäuscht über das, was Sie uns hier vorlegen. Ich kenne die Baudirektion eigentlich auch etwas anders. Sie kann sehr wohl umfassend und fundiert Bericht erstatten. Wenn wir der Regierung den Auftrag geben, jährlich eine zusammenfassende, übersichtliche und vollständige – vollständige! – kantonale Kostenrechnung über die Strassen vorzulegen, dann wohl nicht, um eine billige und tautologische Retourkutsche als Antwort zu bekommen, eine solche Rechnung liege mit Ausnahme der verkehrspolizeilichen Aufwendungen vor. Ja eben – das wissen wir ja! Deshalb fordern wir ja, dass endlich die längst überfällige umfassende kantonale Strassenrechnung transparent und von jedermann und jeder Frau klar nachvollziehbar präsentiert wird, sodass nachvollzogen werden kann, so

wie der ZVV dies für den Öffentlichen Verkehr jeweils mit der Vorlage für den Rahmenkredit auch tut.

Zunächst nehmen wir jedoch gerne zur Kenntnis, dass die Regierung offensichtlich weiss, dass mit Paragraph 36 des Strassengesetzes die gesetzlichen Grundlagen gegeben sind, eine vollständige kantonale Kostenrechnung zu führen und dass diese Statistik nach Bedarf angepasst – also zum Beispiel um die Aufwendungen der Kapo für Verkehrssicherheit – und erweitert werden kann. Das wissen wir auch! Bedarf ist ja nun wohl mit der immer lauter werdenden Forderung nach allgemeinen Staatsmitteln für Strassen gegeben. Auch dieses Jahr – das haben wir ja mit dem Voranschlag 2003 bereits gesehen – werden massiv allgemeine Staatsmittel verlangt. Daher ist es äusserst dringend, sämtliche Finanzströme allgemeiner Staatsmittel, die bereits fliessen und immer für das Strassenwesen flossen, für die Öffentlichkeit transparent zu machen, damit endlich dem Gejammer und den Behauptungen der Boden unter den Füßen weggezogen werden kann, die Strasse komme nicht in den Genuss allgemeiner Staatsmittel.

Wir weisen daher die nonchalante Begründung für die Weigerung, ein solches zu tun, zurück. Es sei halt kompliziert und aufwändig, aus den Konten der Direktion für Soziales und Sicherheit – konkret der Kapo – die Aufwendungen für Verkehrssicherheit und Überwachung herauszufiltern und den Aufwendungen des Strassenwesens zuzuordnen. Denn in den Kantonen Bern und St. Gallen wird es gemacht! Dort wird seit Jahren eine vollständige, korrekte kantonale Strassenrechnung mit allen Kostenfaktoren erstellt. Das wissen wir. Und das weiss auch unsere kantonale Strassenverwaltung sehr gut und sehr wohl, denn sie war es ja gerade, die uns damals im Rahmen der Beratung unserer Parlamentarischen Initiative aus dem Jahre 1992 betreffend die Strassenfinanzierung – wo wir dies unter anderem auch gefordert hatten, indem wir diese Kosten aus dem Strassenfonds bezahlt haben wollten – ausführlich darüber informiert hat. Wenn unsere Strassenverwaltung nicht wüsste, wie man das effizient macht – was wir nicht annehmen, dies wäre ein Armutszeugnis –, dann könnte sich die Baudirektion in Bern, beziehungsweise St. Gallen, sachkundig machen. Wir können wohl davon ausgehen, dass im Sinne freundeidgenössischer Amtshilfe die Kolleginnen und Kollegen der betreffenden Kantone sicher gern bereit wären, der zürcherischen Strassenverwaltung Hilfestellung zu leisten und die EDV-Programme zur Verfügung zu stellen. Es gibt ja schliesslich auch Abraxas, nicht wahr? Und St. Gallen ist auch da. Also da können Datenflüsse fliessen.

Der Strassenverwaltung ist zu widersprechen, wenn sie meint, die explizite Darstellung der Aufwendungen für Verkehrspolizei und Sicherheit mache nur dann Sinn, wenn die Abgeltung auch aus dem Strassenfonds folge. Überhaupt nicht! Im Gegenteil: Weil dies eben entgegen unserer Forderung von damals nicht passiert, ist es umso dringlicher, transparent zu machen, wie viele Millionen an allgemeinen Staatsmitteln am Strassenfonds vorbei den Strassen zufließen – und übrigens auch aus dem Öffentlichen Verkehr aus dem Verkehrsfonds, gemäss Paragraph 37 des Strassengesetzes. Darum gehts!

Wir bestehen darauf, eine vollständige kantonale Strassenrechnung gemäss Paragraph 36 des Strassengesetzes präsentiert und für die Öffentlichkeit klar verständlich in übersichtlicher, zusammengefasster Form dargestellt zu bekommen, zum Beispiel im Statistischen Jahrbuch, Kapitel Verkehr, Abschnitt 1.4 «Finanzen», auf Seite 190, zusammen mit dem ZVV. Was der ZVV für den ÖV kann, kann die Strasse auch!

Regierungsrätin Dorothee Fierz, wir können uns nicht vorstellen, wie Sie eine Diskussion um allgemeine Staatsmittel im Strassenwesen kompetent und souverän führen wollen, wenn Sie nicht einmal alle Finanzflüsse kennen, die dem Strassenwesen zufließen. Ausserdem kann ja wohl die Diskussion über ein Gesamtverkehrskonzept nur dann sachlich richtig und korrekt geführt werden, wenn die Erfolgsrechnungen aller Verkehrsträger umfassend vorliegen, nicht nur vom ÖV. Das «New Public Management» (NPM) gilt auch für die Strasse! Also überweisen wir diese Motion!

Germain Mittaz (CVP, Dietikon): Zum Zeitpunkt ihrer Einreichung vor bald zwei Jahren war diese Motion zum Teil begründet. Heute ist das Anliegen erfüllt und überholt. Die gewünschten Zahlen sind zum grössten Teil vorhanden. Durch die Einführung der Kosten-Leistungs-Rechnung in der Baudirektion sind die Forderungen der Motionäre erfüllt. Eine Kostenabgrenzung für die Leistungen der Verkehrspolizei ist sehr problematisch. Ohne Stoppuhr geht es nicht! Hier hat die Regierung Recht, wenn sie hier vom Verwaltungsaufwand spricht. Aus diesem Grund wird die CVP diese Motion nicht unterstützen. Ein Vergleich mit dem ZVV hinkt natürlich. Benützer der Strasse sind nicht nur Motoren und Räder. Es gibt Fussgänger, es gibt Pferde und so weiter und so fort. Also: Ausser Spesen nichts gewesen! Bitte machen Sie es gleich wie wir und überweisen Sie die Motion nicht!

Reto Cavegn (FDP, Oberengstringen): Die Finanzierung der kantonalen Strasseninfrastrukturen steckt schon seit langer Zeit in der Krise. Die bestehenden gesetzlichen Grundlagen genügen nicht mehr, damit im Kanton Zürich ein vernünftiger Strassenbau und -unterhalt betrieben werden kann. Es wird uns also nicht erspart bleiben, die gesetzlichen Grundlagen zu überarbeiten und zu ändern. Der mit der Motion hier vorliegende Ansatz ist aber der falsche Weg! Es geht nicht darum, die statistischen Daten zu verbessern – sie liegen vor. Es braucht nicht mehr Transparenz – die aktuelle genügt. Und es geht nicht darum, die geführte und abgeschlossene Diskussion um die Aufwendungen der Polizei wieder aufzuwärmen. Es geht darum, dass heute und morgen sichergestellt wird, dass genügend Mittel für die Entwicklung und den Unterhalt der Zürcher Strasseninfrastrukturen zur Verfügung steht. Die Grundlagen für diese Diskussion sind das Gesamtverkehrskonzept und der richtige Vorstoss das Realisierungs- und Finanzierungskonzept der Strasseninfrastruktur. Sie werden in Bälde vorliegen, und dann gilt es, diese Diskussion um die Strassenfinanzierung zu führen. Die FDP lehnt diese Motion ab und bittet Sie, Gleiches zu tun.

Adrian Bergmann (SVP, Meilen): Seit der Einführung der Kosten-Leistungs-Rechnung in der Baudirektion im Jahr 2000 wird eine bis auf die verkehrspolizeilichen Aufwendungen vollständige Strassenrechnung des Kantons Zürich in der Leistungsgruppe Tiefbauamt und im Strassenfonds als Haupt-, beziehungsweise Erfolgsrechnung geführt. Seit dem Jahr 2000 enthält sie auch die Ausgaben für den Neu-, Aus- und Erneuerungsbau von Hochbauten, insbesondere Werkhöfen für den Strassenunterhalt. Mit dem neuen Rechnungswesen in der Baudirektion werden alle internen und externen Dienstleistungen für das Strassenwesen in Rechnung gestellt und ausgewiesen. Von dieser Regelung ausgenommen sind jedoch einzig die verkehrspolizeilichen Aufwendungen. Die Erfassung eines theoretisch der Strasse zurechenbaren Teils dieser Kosten hätte – wenn sie genau und nachvollziehbar durchgeführt würde – einen ausserordentlichen und nicht vertretbaren administrativen Aufwand zur Folge, der jährlich anfielen. Das Hauptanliegen dieser Motion ist bereits erfüllt. Die SVP-Fraktion beantragt deshalb dem Kantonsrat, die Motion nicht zu überweisen.

Martin Bäumle (Grüne, Dübendorf): Ich spreche nun zu beiden Vorstössen, also auch zum nächsten, weil es sich für mich im Prinzip um dasselbe handelt. Es handelt sich nämlich um eine uralte Forderung nach Transparenz und eine Vergleichbarkeit zwischen Schiene und Strasse. Und es erstaunt mich eigentlich nicht, dass Reto Cavegn diese Motion oder dieses Postulat als den falschen Ansatz ansieht, weil er möchte diese Transparenz nicht wirklich.

Ich staune aber auch ein bisschen über den Motionär und Postulanten, denn ich verstehe ihn nicht, weshalb er zwei Vorstösse einreicht, in einem Postulat davon spricht, dass Zahlen vorhanden sind, aber noch durch die Zahlen der Gemeindestrassen ergänzt werden müssen, und dann eine Motion einreicht, um das Ganze noch auf eine gesetzliche Basis zu stellen. Meiner Ansicht nach hätte man das wahrscheinlich in einem Vorstoss besser zusammenpacken können. Zudem fehlt für mich in den Vorstössen eine wesentliche Komponente der Kosten, nämlich die externen Kosten. Diese werden immer wieder unterschlagen. Und das sind letztlich die, die die Umweltdirektorin interessieren müssten, wenn sie diesen Job wahrnehmen will.

Grundsätzlich werden die Grünen beiden Vorstössen aber zustimmen, weil sie in die richtige Richtung gehen. Allerdings habe ich etwas Mühe, wenn ich in der ablehnenden Begründung der Regierung lese, warum sie die Motion nicht entgegennehmen will, nämlich weil damals im Jahre 1985 die Stimmberechtigten es abgelehnt hätten, die pauschale Abgeltung solcher polizeilicher Leistungen zu übernehmen. Wenn man das Inhaltliche, also die Abgeltung, nicht übernehmen will, heisst das noch lange nicht, dass man nicht in einer Strassenrechnung Transparenz schaffen kann. Das sind zwei verschiedene Paar Schuhe. In der Motion geht es primär darum, diese Transparenz zu schaffen. Und ein bis zwei Sätze vorher steht ausdrücklich, dass diese Zahlen vorhanden seien und im Prinzip kostenrechnungsrelevant sein könnten. Nach meiner Ansicht von Globalbudgetierung und wie ich auch die Verordnung zum Globalbudget lese, ist klar, dass eine Kostenrechnung ein zwingender Bestandteil dieser gesamten Geschichte sein sollte. Und zu dieser Kostenrechnung würde auch eine volle Transparenz gehören. Eigentlich wäre dies also heute schon gesetzliche Grundlage. Die Bau- und Umweltdirektorin müsste das Ganze nur noch auf der Kostenrechnung umsetzen. Ich stelle Ihnen heute in Aussicht, dass wir uns vorbehalten, das Globalbudget des Tiefbauamtes abzulehnen, weil es eben nicht vollständig ist, weil eben genau diese Kostenrechnung fehlt. Wir haben in der Finanzkommission schon

mehrmals diskutiert, dass wir dies einmal prüfen sollten, nämlich Globalbudgets, die keine Kostenrechnung beinhalten, nicht mehr zu genehmigen. Und wenn wir heute schon keine Motion überweisen werden, die eine gesetzliche Grundlage schafft, weil meiner Ansicht nach möglicherweise schon eine vorhanden ist, müssen wir Druck ausüben, dass diese vorhandene Grundlage endlich umgesetzt wird und die Kostenrechnung so transparent ist, dass eben genau diese Aufwendungen aufgelistet werden. Und wer sie schliesslich zahlt und wie viel aus Steuermitteln oder über den Strassenfonds kommt, das ist eine ganz andere Diskussion. Und die werden wir leider auch wieder an einem anderen Ort führen. Darum ist auch die Präsenz heute dementsprechend.

Ratspräsident Thomas Dähler: Das Wort wird aus dem Rat nicht weiter gewünscht. Die «Strassenverkehrsdirektorin» verzichtet ebenfalls.

Schlussabstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 78 : 43 Stimmen, die Motion nicht zu überweisen.

Das Geschäft ist erledigt.

18. Bericht über die Kosten des gesamten Strassenwesens im Kanton Zürich (National-, Staats- und Gemeindestrassen)

Postulat Peter Stirnemann (SP, Zürich), Ueli Keller (SP, Zürich) und Ruedi Lais (SP, Wallisellen) vom 11. Juni 2001

KR-Nr. 181/2001, RRB-Nr. 1488/26. September 2001 (Stellungnahme)

Das Postulat hat folgenden Wortlaut:

Der Regierungsrat wird eingeladen, jährlich einen Bericht über die Kosten des gesamten Strassenwesens im Kanton Zürich zu erstellen.

Begründung:

Die Aufwendungen des Kantons für die Strassen im Kanton Zürich sind in der Staatsrechnung aufgeführt, wenn zurzeit auch verteilt auf verschiedene Konten verschiedener Ämter und Direktionen. Neben diesen Aufwendungen fallen jedoch auch Strassenkosten in den Gemeinden an, die diese aus ihren Steuermitteln zu finanzieren haben. Um einen Gesamtüberblick bekommen zu können, müssen die Aufwendungen von Kanton und Gemeinden für die Strassen in einem übersichtlichen Bericht zusammengestellt werden. Während aus den Rechnungen des Amtes für Verkehr und des ZVV die Gesamtkosten (einschliesslich der Gemeindebeiträge) des öffentlichen Verkehrs abgeleitet werden können, fehlt eine Synopse über die gesamten Kosten für den Strassenverkehr.

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

Weil eine umfassende Strassenrechnung auf Kantonsebene infolge des eidgenössischen Finanzausgleichs auf der Ertragsseite (dieser kann nur mit grossen Schwierigkeiten einbezogen werden) sehr komplex ist und im Bereich der Gemeindefinanzen (uneinheitliche funktionale Gliederungen und Kostenzuordnungen, je nach Gemeindestruktur) nur ungenau und wenig aussagekräftig geführt werden kann, ist nur eine gesamtschweizerische Strassenrechnung sinnvoll. Deshalb führt das Bundesamt für Statistik die Erhebungen für die schweizerische Strassenrechnung bei den Gemeinden selbst durch. Die Ergebnisse fliessen in die Statistischen Jahrbücher der Schweiz und des Kantons gesamt-haft ein.

Zurzeit ist der Bund damit beschäftigt, zusammen mit den Organen des Kantons die Gemeindestrassenrechnungen zu vereinheitlichen und die Längen der Gemeindestrassennetze im geografischen Informationssystem gegenüber den Erhebungen von 1986 zu aktualisieren. Im Statistischen Jahrbuch des Kantons Zürich wird es dann möglich sein, statistisch erhobene Detailinformationen, insbesondere auch errechnete Kennzahlen und andere vergleichbare Grössen über die Gemeindestrassenrechnungen, zu veröffentlichen. Die bisher veröffentlichten Statistiken erscheinen wegen des grossen Verarbeitungsaufwandes jeweils erst mit einer Zeitverzögerung von rund drei Jahren. Die all-jährliche Erhebung der gesamten Kosten des Gemeindestrassenwesens durch den Kanton wäre sehr aufwändig und steht in keinem Verhältnis

zu ihrem Nutzen. Wegen des zeitlichen Auseinanderklaffens des zur Verfügung stehenden Zahlenmaterials ist es auch nicht sinnvoll, einen übersichtlichen Gesamtbericht zusammenzustellen.

Aus diesen Gründen beantragt der Regierungsrat dem Kantonsrat, das Postulat nicht zu überweisen.

Peter Stirnemann (SP, Zürich): Peinlich und beschämend ist auch diese Antwort in ihrer minimalistischen Art. Ich denke, sie würde wahrscheinlich – obwohl schon seit einem Jahr vorliegend – immer noch so ausfallen. Auch mit dieser Antwort wird versucht, vorzumachen, wie schwierig es doch sei, einen Bericht zu erstellen. Angeblich stehe ein zu hoher Aufwand in keinem Verhältnis zum Nutzen. Vor allem die Gemeindefinanzen seien ungenau und wenig aussagekräftig, weil uneinheitlich geführt. Barer Unsinn! Die Antwort der Baudirektion ist nachweislich falsch! Ich werde Ihnen das Gegenteil beweisen. Mit dieser Antwort, mit dieser Ausflucht wird versucht, das Anliegen auf die Bundesebene – Zitat: «Nur eine gesamtschweizerische Strassenrechnung ist sinnvoll» – zu verschieben, das heisst also auf den Sankt-Nimmerleins-Tag. Diese Abwiegelung ist allerhand!

Ich will Ihnen nun zeigen, wie einfach, leicht und schnell eine genügend genaue Kostenübersicht erstellt werden kann: Ich habe beim Statistischen Amt nachgefragt! Und es stimmt eben nicht, dass die Gemeinden überwiegend keine solche Rechnung führen. Von den 171 Gemeinden führen mittlerweile 170 – mit Ausnahme von Hofstetten – eine einheitliche Rechnung nach einem einheitlichen Rechnungsmodell. Unter den Konten 610 und 620 werden die Kosten der Gemeinden für Strassenverkehr, das heisst Aufwendungen für Bau, Unterhalt und Betrieb der Strassen, geführt. Das Konto 610 enthält die Aufwendungen für Kantonsstrassen, das Konto 620 die Aufwendungen für Gemeindestrassen. Beim Statistischen Amt laufen diese Daten jährlich zusammen – Datentransfer ist ja heutzutage im Zeitalter der Netzwerke kein Problem mehr. Die Daten für 2001 sind bereits verfügbar. In 10 Minuten – in 10 Minuten! – hatte ich die Antwort vom Statistischen Amt. 10 Minuten! Das Resultat: Die Gemeinden des Kantons wandten im Jahre 2001 netto 560 Millionen Franken auf. 560 Millionen Franken! Das sind allgemeine Steuermittel, die die Gemeinden jährlich aufwenden. Merken Sie sich das! Ich führe nun diese Rechnung in Richtung Gesamtkostenrechnung weiter: Die Kosten für Verkehrssicherheit, Überwachung, Kapo, wie sie bei der Direktion für

Soziales und Sicherheit anfallen, und Abgeltungen des öffentlichen Verkehrs an die Strassen gemäss Paragraph 37 des Strassengesetzes, dürften sich summa summarum auf etwa 30 Millionen belaufen. Das habe ich abgeschätzt. Das Tiefbauamt wendet laut Rechnung 2001 genau 331 Millionen Franken pro Jahr auf. Das sind laufende Kosten. Die Gesamtkosten für Staats- und Gemeindestrassen im Kanton Zürich belaufen sich summa summarum also jährlich auf 930 Millionen Franken.

Stellen wir jetzt noch den Vergleich zum Öffentlichen Verkehr an! Das ist ja dank der klaren und umfassenden Zusammenstellung in den jeweiligen Vorlagen zum Rahmenkredit möglich. Der Aufwand für den Öffentlichen Verkehr gemäss Rechnung 2001 belief sich auf 629 Millionen. Also: Der Öffentliche Verkehr kostet 629 Millionen, die Strassen – Staats- und Gemeindestrassen – 930 Millionen. Da können Sie einmal den Vergleich ziehen!

Wie sieht nun die Finanzierung aus? Die 930 Millionen Strassenkosten werden mit 317 Millionen aus Verkehrsabgaben und eidgenössischem Verkehrsabgabenteil finanziert, und die verbleibenden 613 Millionen aus allgemeinen Steuermitteln. Der Kostendeckungsgrad der Strassen beläuft sich also auf 34 Prozent. Die 629 Millionen Kosten für den Öffentlichen Verkehr auf der andern Seite werden mit 335 Millionen aus Verkehrs- und Nebeneinnahmen finanziert, mit Beiträgen aus Nachbarkantonen. Und 294 Millionen werden aus allgemeinen Steuermitteln finanziert. Das ergibt einen Kostendeckungsgrad von 53 Prozent. Nun können Sie einmal sehen, wie effizient der Öffentliche Verkehr arbeitet: Kostendeckungsgrad 53 Prozent – Strassen: 34 Prozent. Wenn wir nun die Strassen genauso wirtschaftlich führen müssten, müssten wir also die Strassenkosten um 300 Millionen senken.

Für diese überschlägigen Überlegungen habe ich einen halben Tag gebraucht, einschliesslich dieser 10 Minuten mit dem Statistischen Amt. Und da sagen Sie einmal, das sei kompliziert und nicht machbar, eine solche Rechnung aufzustellen! Ja weiss man denn bei der kantonalen Strassenbauverwaltung tatsächlich nicht, dass diese Daten laufend beim Statistischen Amt einlaufen und fein säuberlich aufgearbeitet und abrufbar sind? Das kann ich mir einfach nicht vorstellen, dass man innerhalb der Verwaltung nicht weiss, was einzelne Stellen tun! Ich will ja nicht kurzschlüssig unterstellen, dass man sich einfach weigere, diese vorhandenen Daten über die Strassenkosten übersicht-

lich zusammenzustellen, um zu verschleiern, wie viel an allgemeinen Steuermitteln permanent für Strassen aufgewendet wird. Dieser Eindruck kann allerdings aufgrund dieser Antwort, wie sie vorliegt, sehr leicht entstehen.

Also, was können wir dagegen tun? Überweisen wir das Postulat! Geben wir der Regierung Gelegenheit, sich innerhalb eines Jahres – das muss sie ja dann tun, wenn das Postulat überwiesen wird – diese meine Überslagsrechnung zu verifizieren. Was ich in einem halben Tag zu Stande gebracht habe, so viel wird die Baudirektion doch wohl in einem Jahr auch schaffen können. Das ist wahrlich nicht zu viel verlangt! Ausserdem ist es wohl nicht Aufgabe eines Parlamentariers, hier im Parlament für die Öffentlichkeit das zu tun, was Sache der Verwaltung wäre.

Adrian Bergmann (SVP, Meilen): Ich mache es ein wenig kürzer! Das Bundesamt für Statistik führt bereits Erhebungen für die schweizerische Strassenrechnung durch. Das Ergebnis findet seinen Niederschlag – leider mit einer dreijährigen Verzögerung – im Statistischen Jahrbuch des Kantons Zürich. Der Regierungsrat beantragt dem Kantonsrat, das Postulat nicht zu überweisen, denn eine alljährliche Erhebung der Kosten des Gemeindestrassenwesens durch den Kanton Zürich wäre sehr aufwändig und in keinem Verhältnis zu ihrem Nutzen. Doppelspurigkeiten und eine weitere Aufblähung der Verwaltung wären die Folge. Namens der SVP-Fraktion bitte ich Sie deshalb, die Motion nicht zu überweisen.

Willy Germann (CVP, Winterthur): Ich teile die Meinung von Martin Bäumle, dass eigentlich ein Vorstoss genügt hätte. Die Minderheit der CVP – vielleicht ist es jetzt nach den Ausführungen von Peter Stirnemann eine Mehrheit – unterstützt diesen Vorstoss. Allerdings müsste meiner Meinung nach nicht jedes Jahr ein Bericht erstellt werden. Wir werden schon heute mit Berichten überfüttert, die kaum alle verdaubar sind. Im Zusammenhang mit einer Gesamtverkehrskonzeption müsste aber mehr Transparenz geschaffen werden in Bezug auf die Aufwendungen, auch aus Steuergeldern, im gesamten Strassenwesen. Wir haben ja gehört: Die Aufwendungen der Gemeinden für die Gemeindestrassen lassen sich einfach eruieren. Schwieriger wird es bei den externen Kosten. Allerdings gibt es ja schon eine Studie von Wuest & Partner, die im Auftrag des Kantons vor etwa zehn Jahren erstellt

wurde. Da wurden externe Kosten errechnet. Ich habe gar nichts dagegen, wenn auch die externen Kosten der anderen Verkehrsträger errechnet werden. Diese lassen sich sehr gut vergleichen und würden zum Beispiel für den ÖV recht günstig ausfallen, für den Flugverkehr aber sehr ungünstig. Allerdings – wir kennen das Problem – wurde dann handkehrum operiert, es gebe auch einen externen Nutzen. Also ich glaube, so ein Bericht ist als Entscheidungsgrundlage nötig, aber man darf nicht zu sehr ins Detail gehen, sonst haben wir wieder einen Glaubenskrieg.

Ruedi Lais (SP, Wallisellen): Ich mache Regierungsrätin Dorothee Fierz einen konstruktiven Vorschlag: Wie wäre es, wenn Sie Peter Stirnemann anfragen würden, ob er als «Freelancer» diesen Bericht in regelmässigen Abständen für Sie erstellen würde? Ich bin allerdings nicht von ihm selber aufgefordert worden, ihm Arbeit zu verschaffen.

Nun im Ernst: Was haben wir eigentlich gewollt, als wir diesen Vorstoss formuliert haben? Es war die Zeit, als wieder einmal eine Budgetdebatte stattfand, in der unsere armen Fraktionspräsidentinnen und -präsidenten – liebe FDP-Fraktion, Ihrer war auch dabei – in einer gegenseitigen Umarmungs- und Erpressungsübung den Strassenfonds zu dimensionieren versuchten. Und es war unsere Idee, zwischen SP- und FDP-Standpunkt eine Brücke zu bauen. Wie sieht diese Brücke aus? Wir kämpfen jedes Jahr ganz erbittert fast bis zum letzten Blutstropfen um diese 60, 50, 70, 14 oder 100 Millionen Einlage in den Strassenfonds. Nun hat Peter Stirnemann die Zahl genannt, um die es uns ging: zirka 560 Millionen allgemeine Steuermittel für das kommunale Strassenwesen. Wie wäre es, wenn wir einmal bei der Dimensionierung des Strassenfonds und bei der Diskussion Budget Ja oder Nein diesen horrenden Betrag in die Kompromissuche einbeziehen würden? Das war der Denkansatz, der uns geleitet hat, als wir diesen Vorstoss formuliert haben. Der alljährliche Streit ums Budget, der immer an diesem – ich sage jetzt nicht, wie ich ihn qualifiziere – Strassenfonds entschieden wird, könnte ausgeweitet werden, wenn man bereit wäre, einmal die Gesamtkosten des Strassenwesens anzuschauen. Es ist undenkbar, 100 Prozent über die Motorfahrzeugsteuer zu decken. Es ist auch undenkbar, 100 Prozent über die allgemeinen Steuermittel zu decken. Irgendwo in der Mitte werden wir uns finden nach Abwägung des allgemeinen Nutzens dieser Gemeindestrassen, und Germain Mittaz' Pferde dürfen wir da sicher in dieser Rechnung auch berücksichtigen.

sichtigen. Es ist natürlich einfacher, diese Zahlen nicht wissen zu wollen. Es ist einfacher, auf unserer Seite fundamentalistisch jegliche Einlage verbieten zu wollen, und es ist auch auf der anderen Seite viel einfacher, jedes Jahr mehr Steuermittel für den kantonalen Strassenbau zu fordern. Schade, dass Sie bei dieser Brücke nicht mitmachen wollen! Ich finde dies sehr bedauerlich, denn es wäre ein Denkansatz gewesen, dieses Ritual um den Strassenfonds jedes Jahr ein bisschen realistischer und zielgerichteter ablösen zu können.

Markus Hutter (FDP, Winterthur): Nur eine kleine Frage an die Postulanten: Sind Sie sich bewusst, dass 65 Prozent des Öffentlichen Verkehrs auf der Strasse abläuft? Und wie wollen Sie dies erfassen? Wie wollen Sie dies abgrenzen?

Ratspräsident Thomas Dähler: Das Wort wird aus dem Rat nicht weiter gewünscht. Das Wort hat die Baudirektorin, Regierungsrätin Dorothee Fierz – nein, zunächst noch Peter Stirnemann, Winterthur, zum zweiten Mal – Entschuldigung! – Peter Stirnemann, Zürich, zum zweiten Mal. *(Heiterkeit.)*

Peter Stirnemann (SP, Zürich): Ich wohne immer noch in meiner geliebten Heimatstadt Zürich!

Es ist ganz klar, dass bei einer umfassenden Kostenrechnung und Finanzierung dieser Frage auch nachgegangen werden müsste. Aber zuerst wollen wir doch einmal alle Mittel kennen, die für dieses Wege- oder Verkehrsnetz Strasse aufgewendet werden. Das andere ergibt sich dann daraus. Aber wir haben ja nicht einmal diese Basis-Antwort.

Regierungsrätin Dorothee Fierz: Auch wir in der Baudirektion ringen natürlich um die Transparenz bezüglich der Kosten im Strassenbau. Und es ist ganz heikel, die Abgrenzung zwischen Bund und Gemeinden zu machen. Ich nehme aber eigentlich die Idee von Ruedi Lais ernst. Wir könnten ein Auslagerungsprojekt machen und Peter Stirnemann den Auftrag erteilen, hier wirklich aussagekräftiger, schneller und kostengünstiger und erst noch zur Zufriedenheit des ganzen Parlamentes einen Bericht zu erstellen. Wir treten miteinander in Kontakt, Peter Stirnemann. *(Heiterkeit.)*

Zwischenruf Peter Stirnemann (SP, Zürich): Ab Mai bin ich nicht mehr im Kantonsrat. Dann können Sie mich fragen. Dann bin ich auch nicht mehr befangen. (*Heiterkeit.*)

Ratspräsident Thomas Dähler: Könnten Sie diese Arbeitsverhältnisse bitte ausserhalb des Rates regeln? (*grosse Heiterkeit.*)

Schlussabstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 78 : 43 Stimmen, das Postulat nicht zu überweisen.

Das Geschäft ist erledigt.

19. Koordinationsprotokoll Sachplan Infrastruktur Luftfahrt

Interpellation Barbara Hunziker Wanner (Grüne, Rümlang), Susanne Rihs-Lanz (Grüne, Glattfelden), Beat Jaisli (CVP, Boppelsen) und Mitunterzeichnende vom 25. Juni 2001

KR-Nr. 204/2001, RRB-Nr. 1231/22. August 2001

Die Interpellation hat folgenden Wortlaut:

Am 18. Oktober 2000 setzte der Bundesrat den allgemeinen und konzeptionellen Teil des Sachplans Infrastruktur der Luftfahrt (SIL) fest. Die einzelnen Objektblätter, das heisst die konkreten und raumrelevanten Vorgaben für jeden Flugplatz, wurden noch nicht verabschiedet. Der SIL führt nun ein Koordinationsprotokoll ein. Dieses soll in partnerschaftlicher Zusammenarbeit die raumwirksamen Tätigkeiten von Bund, Kanton und Gemeinden aufeinander abstimmen.

Der Bund plant in jenen Sektoren, in welchen ihm die Bundesverfassung die entsprechende Sachkompetenz übertragen hat, zum Beispiel Nationalstrassen, Eisenbahnlinien und Flugplätze (Art. 83 und 87 BV). Weil Art. 75 der Bundesverfassung den Kantonen ausschliessliche Kompetenz einräumt, Raumpläne festzulegen, sind Sachplanungen des Bundes aber nur funktionell, nicht aber materiell ein raumplanerisches Instrument. Sachplan und Richtplan sind widerspruchsfrei auszugestalten und dürfen daher nur gleichzeitig vom Bundesrat ge-

nehmigt werden. Ergeben sich nun im Zuge der Koordination auf Flugplatzebene grosse Konflikte mit der kantonalen Richtplanung, sind zwar die konzeptionellen Ziele und Vorgaben als Ausdruck der Bundesinteressen in die Interessenabwägungen einzubeziehen. Hingegen geht es nicht an, sie als übergeordnet und damit für die flugplatzbezogenen Festlegungen zum Vornherein als verbindlich zu betrachten. Die Auseinandersetzung mit der Richtplanung ist damit so zu führen, dass die konzeptionellen Ziele und Vorgaben flugplatzbezogen zur Disposition stehen.

In diesem Zusammenhang stellen sich folgende Fragen:

1. Wie wird die Baudirektion vorgehen, nachdem ihr die Federführung übertragen wurde? Wer wird konkret bei der Koordination mitwirken?
2. Wie wird der SIL mit der kantonalen Richtplanung koordiniert? Wie wird gewährleistet, dass der Bundesrat den Sachplan und den Richtplan gleichzeitig genehmigen kann?

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

Mit dem Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt (SIL, BBI 2000 S. 5196 ff.) legt der Bund den Rahmen für die bauliche und für die betriebliche Entwicklung der Flughäfen fest. Als Instrument der Raumplanung und der Verkehrspolitik des Bundes beruht der SIL auf der geltenden Gesetzgebung und Kompetenzordnung; er schafft weder neues Recht noch neue Kompetenzen. Der SIL wird durch den Bundesrat verabschiedet und ist für die Bundesstellen sowie für die Kantone und Gemeinden (Richt- und Nutzungsplanung) verbindlich.

Der Bundesrat hat Ende 2000 mit den Teilen I, II und III A + B die strategischen Ziele und konkrete Vorgaben für die weitere Nutzung und Entwicklung der Luftfahrtinfrastruktur behördenverbindlich, und damit für Kantone und Gemeinden bindend, festgelegt (Art. 13 Raumplanungsgesetz [RPG], SR 700; Art. 14 ff. Raumplanungsverordnung [RPV], SR 700.1, zur Verbindlichkeit insbesondere Art. 22 und 23 RPV). Parallel mit der Ausarbeitung eines neuen definitiven Betriebsreglements wird derzeit das betreffende Objektblatt für den Landesflughafen Zürich als Bestandteil des Teils III C des SIL erarbeitet; bis Ende 2002 ist es vom Bundesrat festzulegen. Anschliessend können gestützt darauf sowohl das Betriebsreglement vom Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) genehmigt und als auch nötige Anpassungen

an kantonalen Richt- und Nutzungsplänen definitiv vorgenommen werden.

Der Kanton Zürich verfügt mit seinem 1996 vom Bundesrat genehmigten kantonalen Richtplan über eine verhältnismässig neue und aktuelle Planungsgrundlage. Mit Ausnahme des zusätzlichen Abstimmungsbedarfs des Waffenplatzes Kloten-Bülach mit dem Flughafen-gebiet in Kloten erfolgte die Genehmigung ohne weitere Vorbehalte bezüglich des Luftverkehrs, weshalb der geltende kantonale Richtplan in erster Linie als eine der wichtigen gültigen Vorgaben für die laufenden Arbeiten dient. Trotzdem muss mit einem gewissen Anpassungsbedarf gerechnet werden: Sobald die Auswirkungen des in Aussicht stehenden Betriebsreglements für den Flughafen Zürich genügend genau abgeschätzt werden können, ist der Richtplan für die Flughafenregion zu überprüfen und nötigenfalls anzupassen (Beschluss des Kantonsrates vom 2. April 2001 über die Teilrevision des kantonalen Richtplans im Bereich Landschaft, Pt. 3.1 am Ende).

Das Koordinationsprotokoll SIL ist kein eigenständiges raumplanerisches Instrument, sondern Kommunikationshilfe des Bundes. Es wird unter Federführung des Bundesamtes für Zivilluftfahrt (BAZL) erstellt. Der Einbezug aller Beteiligten soll sicherstellen, dass alle wesentlichen Pläne und Massnahmen unabhängig von der Zuständigkeit zu ihrer Festsetzung parallel bedacht, miteinander harmonisiert und möglichst gleichzeitig beschlossen werden können. Das Koordinationsprotokoll zeigt auf, wo sich die Beteiligten einig sind, wo noch Koordinationsbedarf, aber auch wo Unvereinbarkeiten bestehen. Die Ergebnisse werden von den beteiligten Partnern (Bundesstellen, Kanton, Gemeinden, Flugplatzhalter) mit Zustimmung – allenfalls unter Vorbehalten – zur Kenntnis genommen. Art. 21 Abs. 3 RPV sieht vor, dass der Bundesrat wenn möglich mit der Verabschiedung eines Konzepts oder Sachplans die entsprechenden Anpassungen kantonalen Richtpläne genehmigt. Sachpläne des Bundes und kantonale Richtpläne dürfen sich nicht widersprechen; zur Behebung allfällig verbleibender Widersprüche kann das Bereinigungsverfahren verlangt werden (Art. 20 RPV).

Die als Teil des Bundessachplan-Festsetzungsverfahrens unter der Federführung des BAZL stattfindenden SIL-Koordinationsprotokoll-Gespräche werden von der Baudirektion administrativ geleitet. Die Gespräche sind im Wesentlichen strukturiert in die Themenbereiche «Flugplatzperimeter» (mit direkten Auswirkungen auf die Nutzungs-

planung) sowie «Hindernisbegrenzung» und «Lärmbelastung» (mit indirekten Auswirkungen auf die Nutzungsplanung). An den bisher stattgefundenen zwei Koordinationsprotokoll-Runden mitgewirkt haben Vertretungen des Bundes (BAZL, Bundesamt für Umwelt, Wald und Landschaft, Bundesamt für Raumentwicklung), des Kantons (Volkswirtschaftsdirektion und Baudirektion) sowie der Flughafen Zürich AG. Je nach Gesprächsschwerpunkt variieren die Vertretungen der genannten Stellen, und es werden zusätzliche Partner einbezogen. So haben an der Start-Sitzung Vertretungen der Regionalplanungsgruppen ein erstes Mal mitgewirkt; an einem folgenden Gespräch zur Frage des Flugplatzperimeters im Besonderen wurden beispielsweise Vertreter der angrenzenden direkt betroffenen Gemeinden sowie des Waffenplatzes Kloten bzw. des Departements für Verteidigung, Bevölkerungsschutz und Sport (VBS) beigezogen. Bei kommenden Runden werden insbesondere auch die Nachbarkantone noch speziell zu begrüßen sein.

Wie einleitend dargelegt werden das SIL-Objektblatt, das Betriebsreglement und allfällige Anpassungen des kantonalen Richtplans parallel und koordiniert entwickelt, wobei der SIL formell als Vorgabe des Bundesrates festzusetzen sein wird. Über die laufenden Arbeiten wurde die kantonsrätliche Kommission Planung und Bau im Juni 2001 von Vertretungen des Bundes, der kantonalen Verwaltung und der Flughafen Zürich AG umfassend informiert, insbesondere über Inhalt, Bedeutung und Umfeld des SIL, über die Lärmschutzverordnung sowie über den Betrieb des Flughafens. Dem Kantonsrat wird eine Vorlage zur Änderung des kantonalen Richtplans unterbreitet, sobald ein konkreter Anpassungsbedarf ersichtlich wird. Ob eine mit der Festlegung des Objektblatts Landesflughafen Zürich des SIL gleichzeitige Genehmigung eines geänderten kantonalen Richtplans erfolgen kann, ist im heutigen Zeitpunkt nicht mit genügender Bestimmtheit absehbar und eher unwahrscheinlich, denn der Zeitplan des Bundes ist – abhängig von den Staatsvertragsverhandlungen – sehr straff und soweit heute ersichtlich auf Ende 2002 begrenzt. Nach Bekanntwerden aller Rahmenbedingungen des Bundes kann die umfassende raumplanerische Koordination der möglicherweise auf kantonaler Richtplanstufe neu anfallenden Problemstellungen (insbesondere in den Bereichen der Siedlungs- und der landseitigen Verkehrsplanung) unter Beachtung aller nötigen Verfahrensschritte (Anhörung der nach- und nebengeordneten Planungsträger, Mitwirkungsverfahren, parlamentarische Beratungen) allenfalls erst später durch den Kantonsrat abgeschlossen

und dem Bundesrat zur Genehmigung unterbreitet werden. Die optimale Koordination zwischen einem Bundes-Sachplan und dem kantonalen Richtplan hängt nicht in erster Linie von ihrer gleichzeitigen Festsetzung ab, sondern vom bestmöglichen Einbezug aller Interessen in die laufende Entscheidungsfindung. Dazu wird zusätzlich zur beschriebenen konkreten Vorgehensweise vor Festsetzung des Sachplan-Objektblattes jedenfalls noch eine Anhörung der Kantone und Gemeinden sowie die Information und Mitwirkung der Bevölkerung durchgeführt (Art. 19 RPV) sowie, nötigenfalls, das erwähnte Bereinigungsverfahren.

Barbara Hunziker Wanner (Grüne, Zürich): Die Interessen des Kantons Zürich wurden bis heute im Koordinationsprozess zum Sachplan Infrastruktur Luftfahrt nicht genügend wahrgenommen. Die Differenzen zwischen Flughafenplanung des Bundes und kantonaler Raumplanung wurden bis heute nirgends aufgezeigt. Das Koordinationsprotokoll SIL sollte aber dazu dienen, in partnerschaftlicher Zusammenarbeit die raumwirksamen Tätigkeiten von Bund, Kantonen und Gemeinden aufeinander abzustimmen.

Der Regierungsrat sieht das offensichtlich nicht so, denn seiner Antwort vom August 2001 – jetzt also ein Jahr alt – kann man entnehmen, dass der SIL nach seiner Festsetzung behördenverbindlich sei und der Regierungsrat vorsieht, nach der Festsetzung des SIL die kantonalen Richt- und Nutzungspläne anzupassen. Diese Antwort zeigt, dass der Regierungsrat nicht gewillt war, die Differenzen zwischen der Flughafenplanung des Bundes und der kantonalen Raumplanung aufzuzeigen.

Ein Jahr später kann man einer Antwort des Regierungsrates zum selben Thema entnehmen, dass sich der SIL und die kantonale Richtplanung auf derselben Stufe befinden und sinnvollerweise parallel durchgeführt werden. Falls sich Bund und Kanton nicht einigen können, stehe das so genannte Bereinigungsverfahren offen.

Der Regierungsrat ist also begrenzt lernfähig – aber nur begrenzt! –, denn er handelt immer noch nicht. Die Baudirektorin, Regierungsrätin Dorothee Fierz, verspricht nun auf die zweite Hälfte des nächsten Jahres eine Richtplanvorlage. Diese Vorlage wird die Differenzen zwischen Kanton und Bund nicht mehr aufzeigen können, denn dannzumal wird der SIL höchstwahrscheinlich behördenverbindlich festgesetzt sein, und der Kanton kann nur noch den Sachplan des Bundes

umsetzen. Die Richtplanvorlage der Baudirektorin wird deshalb hoffnungslos zu spät kommen. Einmal mehr leere Versprechungen der Flughafenverwaltungsrätin Dorothee Fierz!

Thomas Hardegger (SP, Rümlang): Wir haben ja am letzten Montag ausführlich über den Flughafen und den SIL diskutiert. Ich möchte mich darum sehr kurz fassen. Es ist aber interessant, dass diese Antwort des Regierungsrates vom 22. August 2001 – also 15 Monate alt – bereits als historisches Dokument bezeichnet werden kann. Es dokumentiert nämlich auf eindruckliche Art und Weise die Blauäugigkeit des Regierungsrates, wie er in diesen SIL-Koordinationsprozess hineingegangen ist und wie er eben nicht gewillt ist, die Interessen des Kantons Zürich angemessen zu vertreten. Die ganzen Widersprüchlichkeiten kommen hier in dieser Antwort wieder zum Ausdruck, indem er zuerst einmal sagt, der Richtplan werde geändert, falls konkreter Anpassungsbedarf besteht. Später wird dann gesagt, nach Festlegung des Bundes dürfe der Kanton dann noch die nötigen Anpassungen vornehmen. Und nochmals später sagt der Regierungsrat, dass im SIL-Koordinationsprozess die Richtplanung parallel entwickelt und koordiniert werde. Also 15 Monate später können wir feststellen, dass der Regierungsrat die Übersicht über das Verfahren immer noch nicht erlangt hat, und er glaubt immer noch, dass er die Interessen des Kantons Zürich wahrnehmen kann, ohne dass er die Haltung des Kantonsrates zu Richtplanbedarf und Betriebsreglementen kennt.

Die Demonstrationen am letzten Samstag haben aber gezeigt, dass sich die Bevölkerung sehr wohl bewusst ist, welche raumplanerischen Auswirkungen der SIL-Koordinationsprozess für sie hat. Und ich denke mir, die Regierung sollte jetzt vorwärts machen und die Vorlage über den Richtplan schnell in den Kantonsrat bringen.

Martin Bäumle (Grüne, Dübendorf): SIL und Richtplan sind zu koordinieren. Das Ganze müsste partnerschaftlich geschehen. So steht es in der Antwort. Ebenso steht in der Antwort, dass dem Kantonsrat dann eine Vorlage unterbreitet würde, wenn Anpassungsbedarf bestehe. Konkreter Anpassungsbedarf – was könnte das sein? Es könnte sein: Bauverbote für Bülach, Kloten, Gockhausen oder Lärm für diese Gebiete, aber keine Entschädigungen, weil man es raumplanerisch so richtet und die Lärmgrenzwerte mit den Stundenzahlen so verteilt –

dies ebenfalls für die gleichen Gebiete Bülach, Kloten oder Gockhausen.

Die neue Antwort, die die Regierung bringt, ist quasi eine Kehrtwendung oder eben begrenzte Lernfähigkeit. Aber wirklich gehandelt – Barbara Hunziker Wanner hat es gesagt – wird nicht! Man müsste ein Bereinigungsverfahren verlangen können – das zeigt wiederum die erste Antwort; in dem Sinn ist sie kongruent. Aber wird dann überhaupt gehandelt, wenn keine Widersprüche vorhanden sind? Wenn der SIL festgesetzt ist, ist es zu spät! Letzte Woche hat dieser Rat es leider verpasst, die Chance zu ergreifen und die Parlamentarische Initiative von Barbara Hunziker Wanner dem Rat zu überweisen, das einzige Gremium, das noch handeln und seinen Auftrag hätte wahrnehmen können. Gescheitert ist es an spitzfindigen Argumenten einiger SP-Vertreterinnen und -Vertreter wie Ruedi Lais oder an einzelnen frustrierten CVPlern, deren Postulat trotz grüner Unterstützung nicht überwiesen worden ist. Regierungsrätin Dorothee Fierz hat uns ein grossartiges Projekt «Relief» angekündigt, aber, so wie sie es aufgleist, wird es zu spät kommen. Und die Bau- und Umweltdirektorin ist ja auch Direktorin für die Raumplanung. Ist sie nun blauäugig oder handelt sie bewusst als Unique-Verwaltungsrätin?

Regierungsrätin Dorothee Fierz: Ich denke, die Unterstellungen von Ihnen, Martin Bäumle, haben jetzt die Grenzen erreicht. Ich nehme meine Verantwortung wahr als Bau-, Umwelt- und Raumplanungsdirektorin und nicht als Mitglied des VR Unique. Ich bin dort von Amtes wegen abdelegiert, weil es das Gesetz so vorsieht. Und ich weiss genau, welche raumplanerische Verantwortung ich gegenüber der Flughafenregion habe. Deshalb baden wir uns nicht in raumplanerischen Fehlern, die in den letzten 25 Jahren gemacht worden sind, sondern wir haben jetzt ein Projekt aufgelegt, das zuerst raumplanerische Fragen bearbeiten soll und dann Antworten geben muss, ob irgendeine Langfristvariante richtig ist. Ich denke, es ist falsch, wenn wir in der Luft schauen, welche Bewegungsmöglichkeiten möglich sind, und dann die Projektion auf den Boden machen und entsprechend raumplanerische Konsequenzen aushandeln, sondern wir müssen die raumplanerischen Perspektiven für die Region für die nächsten 25 Jahre aufzeigen. Das ist nämlich der Planungshorizont in der Raumplanung – und nicht fünf Jahre – und dann ableiten, welche Möglichkeiten dies sind. Und dass Sie hier im Saal immer auf eine

Funktion anspielen, die wir wahrnehmen müssen und die nicht unserer freier Wahl entspricht, finde ich unfair.

Gabriela Winkler (FDP, Oberglatt): Die Baudirektorin hat das Wesentliche gesagt. Ich möchte Sie dringend bitten, in diesem sehr aufgewühlten Klima doch ein ganz klein wenig staatspolitisches Format zu zeigen in Ihren Äusserungen zur Sachfrage. Es ist tatsächlich so, dass das Spielen auf den Mann oder die Frau kein einziges Dezibel vom Himmel holt und kein einziges Bauverbot in irgendeiner Richtung aufhebt oder errichtet.

Von der Sache her ist es zweifellos so, dass wir hier in einer Pilotsituation stehen, die alle Beteiligten vor grosse Herausforderungen stellt. Ich anerkenne hier als langjährige Kritikerin der Raumordnungspolitik des Kantons Zürich rund um den Flughafen herum ausdrücklich, dass Regierungsrätin Dorothee Fierz das erste Mal als Mitglied der Regierung deutlich gemacht hat, dass in den letzten 25 Jahren Fehler passiert sind. Das ist kein Grund, und es ist auch nicht zwingend vorgeschrieben, diese Fehler zu wiederholen. Und es ist auch nicht zwingend vorgeschrieben, bereits jetzt die Scheuklappen einzustellen und die Flab-Geschütze aufzufahren, um alles in den Boden zu reissen, bevor wir wissen, was in diesem «Relief» wirklich steht. Juristisch ist es zwingend nötig, dass die Klärung endlich da ist, wie das Verhältnis zwischen diesem Sachplan Infrastruktur Luftfahrt und der Richtplanung des Kantons Zürich, beziehungsweise der Kantone überhaupt, besteht. Und hier steht neben der Regierung vor allen Dingen auch das UVEK in der Pflicht. Es ist in diesem Fall bereits gesagt worden, dass entsprechende Vorstösse der Gemeinden Rümlang und Oberglatt vorhanden sind, und ich hoffe dringend, dass neben den Parteigutachten, die diese Gemeinden zur Verfügung haben und die sehr schlüssig scheinen, nun auch auf der gleichen Ebene in adäquater Form die Antwort erfolgt.

Martin Bäumle (Grüne, Dübendorf): Regierungsrätin Dorothee Fierz liegt absolut richtig, wenn sie die Verantwortung aus der Vergangenheit nicht selber tragen will. Es ist völlig klar: In den letzten 25 bis 30 Jahren wurden raumplanerisch massive Verfehlungen begangen, und zwar nicht nur vom Kanton, sondern auch von den Gemeinden, die nie etwas davon wissen wollten, dass sie allenfalls raumplanerische Einschränkungen in Kauf nehmen müssen.

Frau Baudirektorin, Sie haben noch eine Chance! Sie können mir heute noch einen verbindlichen Zeitplan nennen, wie Sie SIL-Verfahren und «Relief»-Verfahren sehen, um diese Parallelität, die Sie in Ihrer Antwort auf das Dringliche Postulat von Richard Hirt erwähnen, überhaupt herstellen können. Unsere bisherigen klaren Aussagen, die wir gehört haben, ist, dass Ihr Programm zu spät kommt, damit der Kantonsrat überhaupt noch eine Möglichkeit hat, im Rahmen dieses Koordinationsverfahrens allfällige Differenzen aufgezeigt zu bekommen, damit der SIL nicht schon festgesetzt ist, wenn dann die Raumplanung zu handeln beginnt. Ich erwarte hier noch eine klare terminlich Angabe von Ihnen.

Ratspräsident Thomas Dähler: Martin Bäumle, ich bitte Sie, Ihre Anliegen – auch wenn sie politisch berechtigt sind – in einer Art und Weise vorzutragen, die niemanden in diesem Saal verletzt.

Wünscht die Baudirektorin noch einmal das Wort? Sie verzichtet.

Die Interpellantin hat ihre Erklärung zur Antwort des Regierungsrates abgegeben.

Das Geschäft ist erledigt.

20. Schutz des Lebensraumes entlang von entlasteten innerörtlichen Hauptstrassen vor zunehmendem Ausweichverkehr

Postulat Thomas Hardegger (SP, Rümlang) und Esther Arnet (SP, Dietikon) vom 2. Juli 2001

KR-Nr. 213/2001, Stellungnahme in Ziffer 4 der Vorlage 3893

Das Postulat hat folgenden Wortlaut:

Der Regierungsrat wird eingeladen, mit geeigneten Massnahmen zu verhindern, dass einst entlastete innerörtliche Hauptstrassen wieder vom zunehmenden Motorverkehr überrollt werden. Der Wohn- und Lebensraum soll neu gestaltet und nachhaltig vor Lärm- und Luftbelastung geschützt werden. Die Verkehrssicherheit für Fussgängerinnen und Fussgänger und Velofahrerinnen und Velofahrer muss bei allen geplanten Massnahmen erhöht werden. Die Beruhigungs- und

Gestaltungsmassnahmen sind im Rahmen des pendenten Mobilitäts- respektiv Gesamtverkehrskonzeptes aufzuführen, mit Prioritäten zu versehen und bei der Finanzplanung zu berücksichtigen.

Begründung:

Vor allem in den 70-er und 80-er Jahren konnten die Einwohnerinnen und Einwohner vieler Zürcher Gemeinden und Städte aufatmen. Nach jahrelangem Warten konnte in Dörfern und Stadtquartieren mit Umfahungsstrassen und Verkehrsberuhigungsmassnahmen der Wohn- und Lebensraum erfolgreich vom Durchgangsverkehr entlastet werden. Nur wenige Jahre später scheint die gewonnene Wohnqualität der Dörfer und Quartiere wieder zu schwinden.

Die Umfahungsstrassen sind zeitweise überlastet und die motorisierten Pendlerinnen und Pendler nutzen die «verkehrsberuhigten» Dorf- und Quartierstrassen als Ausweichrouten. Insbesondere in der Agglomeration kann mit dem Ausbau von Strassen keine mittel- und langfristige Entlastung erreicht werden.

Wenn Strassenausbauten die Wohnquartiere in Dörfern und Städten immer nur einige Jahre lang entlasten, bevor sie wieder der ursprüngliche Zustand ereilt, sind weitsichtigere Verkehrskonzeptionen mit einem formulierten Ziel für den Wohn- und Lebensraum der Einwohnerinnen und Einwohner, einer Prioritätenliste und Finanzierungsideen nötig.

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

Die verlangten Massnahmen erfordern hohe finanzielle Mittel, die zurzeit nicht nur Verfügung stehen. Der dringend notwendige bauliche Unterhalt zur Sicherung und Erhaltung der bestehenden Bausubstanz hat in den nächsten Jahren Vorrang.

Der Regierungsrat beantragt daher dem Kantonsrat, das Postulat KR-Nr. 213/2001 nicht zu überweisen.

Ratspräsident Thomas Dähler: Es handelt sich hier um die letzte Restanz aus dieser Vorlage 3893.

Thomas Hardegger (SP, Rümlang): In vielen Dörfern und Quartieren haben die Bewohnerinnen und Bewohner in den letzten Jahren die

gleiche Erfahrung gemacht: Wenn nach jahrelangem Kampf um die Entlastung stark belasteter Siedlungsräume die Ortsumfahrungen eröffnet wurden, kam das grosse Aufatmen. Die Dorfzentren konnten wiederbelebt werden, die Strassen konnten wieder Begegnungsraum sein, Schülerinnen und Schüler durften wieder ohne Lebensgefahr die Strassen queren, Radfahrer konnten die verbotenerweise benutzten Trottoirs wieder den Fussgängern überlassen. Und dann passierte, was immer passiert, wenn Strassen ohne flankierende Massnahmen eröffnet werden: Der Verkehr nimmt wieder zu. Zuerst werden die Umfahrungen gefüllt und dann die entlasteten Strassen. Wieder wird – wie schon tausend Mal zuvor – bewiesen: Freie Strassen werden über kurz oder lang mit Verkehr gefüllt. Die Lebens- und Wohnverhältnisse werden unzumutbar, und es wird eine neue Umfahrung gefordert. Jetzt kann die Geschichte von neuem beginnen. Beispiele für diesen Mechanismus gibt es viele im Kanton: Im Furttal Watt-Regensdorf oder Buchs, im Limmattal Dietikon oder Oetwil, am See Wädenswil, im Oberland Uster oder halt auch Rümlang, wo ich die Erfahrung hautnah miterleben muss. Sie kennen sicher dutzende weitere solcher Situationen. Und neben den Fussgängerinnen und Zweiradfahrern, die sich kaum mehr auf die Dorfstrasse wagen, beklagen sich zunehmend auch die Gewerbler, die in den Stosszeiten wegen der Blechlawine nicht mehr in den anderen Dorfteil gelangen können und in ihrer Tätigkeit behindert werden.

Der Regierungsrat begründet seinen Antrag auf Nichtüberweisung in vier Zeilen und etwa 230 Zeichen mit einer unmöglichen Finanzierbarkeit. Dass Massnahmen zum Schutz des Lebensraums Kosten auslösen sollten, wird automatisch angenommen, ebenso, dass der Schutz einer Dorfstrasse vor Durchgangsverkehr den Unterhalt und die Erhaltung der bestehenden Bausubstanz gefährdeten. Eine solche Fantasielosigkeit der Damen und Herren in der Baudirektion hätte ich mir nie erträumen lassen! Weder müssen Massnahmen zur Reduktion des Durchgangsverkehrs Kosten verursachen, noch werden die Folgekosten bei Verzicht auf Massnahmen zum Schutz des Lebensraumes in Erwägung gezogen. Von der einfachen Einführung eines Einbahnverkehrs – wie zum Beispiel in Wallisellen – über die Sperrung des Durchgangsverkehrs bis zur Aufschüttung der Hauptstrasse – Beispiel Hettlingen – gibt es viele Möglichkeiten. Als ich die wunderbar gestaltete Broschüre (*hält Broschüre hoch*) über kunstvoll umgestaltete Ortsdurchfahrten gesehen habe, ist mir aber bewusst geworden, dass man in der Baudirektion natürlich zuerst ans Bauen denkt, und dann

erst sich den zu erzielenden Effekt überlegt. Dass sich mit einfachen, kostengünstigen Massnahmen tief greifende Effekte erzielen lassen, die erst noch schnell realisiert werden können, ist den Baufachleuten offenbar nicht beizubringen. Zudem rechnet das Tiefbauamt anders: Externe Kosten, die eingespart würden, betreffen dann wieder andere Direktionen und werden so halt ausser Acht gelassen. Das sind Kosten für Unfallopfer, soziale Entmischung, Gesundheitskosten auf Grund der Luftbelastung, Mehrkosten für Gewerbe und Industrie, wegen den verunmöglichten Schulwegen erschwerte Planung für Schulhausbauten und die nun sinnlosen Kapitalfolgekosten für Umfahrungsinvestitionen, die nichts bringen. Wo liegt jetzt der Gewinn der einmal getätigten Investition, des erstrittenen Kredits für die lang ersehnte Umfahrung? Genau hier will das Postulat Massnahmen veranlassen. Einmal Erreichtes muss geschützt werden! Getätigte Investitionen für die Anwohnerinnen müssen nachhaltig wirken! Verbesserungen für Fussgänger, Velofahrer und den Berufsverkehr der Einwohnerinnen müssen prioritär behandelt werden! Einmal überwundene Gefahren, zweigeteilte Dörfer, reduzierte Lärm- und Luftimmissionen dürfen nicht mit dem gleichen Fehlverhalten preisgegeben werden!

Am 29. November 2001 haben wir die Prioritätenliste der Ortsumfahrungen vom Tiefbauamt erhalten. Im Kurzbericht lesen wir unter den Legislatorschwerpunkten auch, dass die Siedlungsqualität durch Entlastung und Aufwertung stark belasteter Siedlungsräume kontinuierlich verbessert werde. Diese hehren Ziele sollen dann mit neuen Strassen erreicht werden, sollte einmal Geld vorhanden sein. Jahrzehntelange Symptombekämpfung hat vielerorts nichts gebracht, weil nicht wahrgenommen werden will, dass Planung eben auch die Ursachenbekämpfung beinhalten muss. Wir können jetzt nach Schuldigen für all diese aberwitzigen Planungssünden suchen. Das hilft aber niemandem, wenn wir den Nutzen von Umfahrungen nur in den Legislaturzielen aufführen und keine Konsequenzen aus den gemachten Erfahrungen ziehen.

Das Postulat verlangt nicht mehr und nicht weniger, als dass gemachte Investitionen ihren Sinn behalten, dass die spärlichen Mittel für die Einwohnerinnen und Einwohner einen nachhaltigen Gewinn bringen, dass notwendiger MIV gegenüber Pendlerinnen und Freizeitverkehr vorrangig behandelt wird. Ich bin mir natürlich bewusst, dass das von Verkehrsplanerinnen und -planern ein Umdenken verlangt. Eine Reduktion der Autofahrkilometer ist gefordert und nicht mehr Strassenkilometer. Pendlerkilometer im ÖV und nicht Kapazitätserweiterung

für den Motorisierten Individualverkehr müssen gesteigert werden. Dieses Postulat fordert den haushälterischen Umgang mit den Mitteln für die Verkehrsinvestitionen. Jeder Franken, der in den Schutz des Lebensraumes der betroffenen Dörfer und Quartiere gesteckt wird, hat hundert Mal mehr Wirkung, als eine zusätzliche Strasse, die nur für einige Jahre Entlastung bringt.

Von meiner Gegenseite hier im Rat wird gerne angeführt, dass zu wenig Geld in den Strassenverkehr fliesse, und viele neue Umfahrungsstrassen setzen Sie dann auf die Wunschliste. Sie möchten doch, dass die beschränkten Mittel effizient eingesetzt werden und eine nachhaltige Wirkung zeigen! Darum überweisen Sie bitte das Postulat!

(Hoher Geräuschpegel im Saal.)

Laurenz Styger (SVP, Zürich): Es wird Sie nicht erstaunen, dass die SVP dieses Postulat niemals unterstützen kann. Seit Jahren fordern wir, dass Dörfer und Städte grosszügig umfahren werden sollen, dass eine überregionale Verkehrsplanung vorangetrieben werden soll, dass der Strassenverkehr verflüssigt werden soll, dass endlich mehr öffentliche Gelder in Strassen und Umfahrungen von Agglomerationen eingesetzt werden sollen. Aber was ist bis heute geschehen? Nichts! Im Gegenteil: Hunderte von Millionen werden in andere Verkehrsträger investiert, sodass nicht einmal mehr genügend Finanzen für den Unterhalt unseres Strassennetzes, geschweige denn für deren Ausbau, übrig bleibt. Nein, solange eine solche Verkehrspolitik betrieben wird, haben wir auch kein Geld für verkehrsberuhigende Massnahmen, denn sie bedeuten nur ein Flickwerk. Durch Aufpflasterungen, Tempo-30-Zonen, Einbahnstrassen und sonstigen Schikanen tragen wir höchstens dazu bei, dass der Motorisierte Individualverkehr geradezu gezwungen wird, neue innerörtliche Verkehrswege und Routen zu suchen, und diese dann auch zu nutzen weiss. So gesehen muss in erster Priorität oder als Konsequenz zuerst der Strassenbau vorangetrieben werden. Und erst dann kann darüber gesprochen werden, ob und wie die innerörtlichen Strassen vom Motorisierten Individualverkehr entlastet werden können.

Kurz gesagt: Eine Mutter muss ihr Kind auch zuerst gebären, bevor sie ihm den Schoppen geben kann. Oder anders gesagt: Bei einem Neubau werden auch zuerst die Grundmauern aufgebaut und erst dann das Dach aufgesetzt. Zusammengefasst muss gesagt werden, dass die-

ses Postulat in die falsche Richtung geht und jeder Logik widerspricht, ja sogar undemokratisch ist und deshalb nicht tragbar sein kann. Überweisen sie aus diesen Gründen das Postulat nicht! Der Regierungsrat wird es Ihnen verdanken.

Reto Cavegn (FDP, Oberengstringen): Die so genannt «verkehrsberuhigten» Dörfer dienen dann als Ausweichrouten, wenn die Kapazitäten der Hauptverkehrsachsen nicht mehr ausreichen. Je mehr die Behebung der Schwachstellen im Zürcher Strassennetz behindert wird, umso mehr leiden die betroffenen Gemeinden und Dörfer. Bereits heute gilt es, dass bei Neu- und Ausbauprojekten flankierende Massnahmen vorgesehen sind. Darum lehnt die FDP das Postulat ab.

Ratspräsident Thomas Dähler: Die Baudirektorin verzichtet aufs Wort.

Schlussabstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 58 : 36 Stimmen, das Postulat nicht zu überweisen.

Das Geschäft ist erledigt.

(Hoher Geräuschpegel und zunehmend gelichtete Reihen)

Ratspräsident Thomas Dähler: Sie müssen gar nicht immer hinausgehen, sondern bleiben besser im Saal. Denn die Abstimmungen kommen jetzt Knall auf Fall.

21. Radverkehr als Feinverteiler

Postulat Willy Germann (CVP, Winterthur) und Kurt Schreiber (EVP, Wädenswil) vom 10. September 2001

KR-Nr. 275/2001, Entgegennahme, Diskussion

Das Postulat hat folgenden Wortlaut:

Der Regierungsrat wird gebeten, zusammen mit den Städten die Rad-

wegplanung zu ergänzen, damit bei den grossen Bahnknoten mehr Feinverteilterverkehr mit dem Velo bewältigt werden kann.

Begründung:

Bereits beschlossene Bahnausbauten (Bahn 2000, Durchgangsbahnhof Löwenstrasse) schaffen zu den Spitzenzeiten in den Bahnknoten einen fast doppelt so hohen Verkehrsanfall wie heute. Es bestehen aber erhebliche Zweifel, ob Bus und Tram in der Lage sind, den damit verbundenen Feinverteiler zu bewältigen. In Zürich fehlen rund um den Hauptbahnhof die fehlenden Raumkapazitäten. Und in Winterthur bestehen sogar Pläne, den Raum für den öffentlichen Feinverteiler aus ästhetischen Gründen zu reduzieren statt zu erweitern.

Neben der Attraktivitätssteigerung der Fussgängerbeziehungen kommt dem Veloverkehr als Feinverteiler künftig eine weitaus grössere Bedeutung zu als heute. Nicht bloss in Winterthur und Zürich fehlen aber genügend Veloabstellplätze am Hauptbahnhof und vor allem sichere Veloverbindungen zu den Bahnknoten.

Da eine Reisekette so stark ist wie das schwächste Glied, liegt es auch im Interesse des Kantons und sogar des Bundes, einen attraktiven Feinverteiler zu gewährleisten. Ein attraktiver Veloverkehr von und zu den Bahnknoten erfordert eine rechtzeitige Planung sowie neben den städtischen Baupauschalen und dem jährlichen Radwegkredit zusätzliche Mittel. Der Kanton sollte deshalb beim Bund vorstellig werden, um von den zu erwartenden Bundesmitteln zugunsten des Agglomerationsverkehrs auch Mittel für den Langsamverkehr zu reservieren.

Ratspräsident Thomas Dähler: Bruno Walliser, Volketswil, hat an der Sitzung vom 25. Februar 2002 den Antrag auf Nichtüberweisung des Postulates gestellt. Der Rat hat zu entscheiden.

Bruno Walliser (SVP, Volketswil): Dass eine Reisekette nur so stark ist wie das schwächste Glied, liegt in der Natur einer Kette und ist selbstverständlich. Eine optimale Feinverteilung liegt sicher auch im Interesse aller Verkehrsteilnehmer. Dieses Postulat verlangt für dieses Anliegen, die Radwegplanung mit den Städten und Gemeinden zu ergänzen. Die Baudirektion hat heute schon die Möglichkeit, mit den gesetzlich verankerten 10 Millionen Radweggeldern in dieser Rich-

tung tätig zu werden. Mit diesem Postulat erhöhen wir ein weiteres Mal die finanziellen Verpflichtungen der Baudirektion. Ich höre schon jetzt die Voten, welche in der Budgetdebatte fallen werden. Die Regierung sieht kein Sparpotenzial, und die Mehrheit des Rates wird nicht bereit sein, die nötigen Kürzungen zu vollziehen. Verhindern wir heute mit der Nichtüberweisung dieses Postulates eine weitere Kostensteigerung in der Baudirektion! Wenn tatsächlich Handlungsbedarf besteht, hat die Regierung bereits heute die Möglichkeit, im Rahmen ihrer Kompetenzen das Nötige in die Wege zu leiten. Es ist jetzt schon eine Tatsache, dass die Baudirektion nur schwer in der Lage ist, die jährlich zur Verfügung stehenden Mittel mangels Bedarf oder sinnvollen Projekten auszugeben. Zudem bin ich der Meinung, dass die Städte und Gemeinden besser erkennen, wo Handlungsbedarf ist oder eben nicht. Ich bitte Sie im Namen der SVP-Fraktion, dieses Postulat nicht zu überweisen.

Willy Germann (CVP, Winterthur): Ich kann lückenlos an der Diskussion von heute Morgen über die Integration der Radwege in die Gesamtverkehrskonzeption anknüpfen. Es geht da ja nicht um Kostensteigerungen! Es geht vorerst um die Planung. Es geht um eine Koordination. Es geht um Synergien. Eine Planung, die heute parallel läuft, und deshalb Kosten verursacht! Ich werde am Schluss noch sagen, warum es auch gegenüber dem Bund allenfalls geschickt ist, wenn wir jetzt eine vernünftige Radwegplanung einschlagen.

Ich habe am Morgen darauf hingewiesen, dass die Feinerschliessung in den Städten einer der Mängel in unserer Verkehrsplanung ist. SBB und Kanton planen wohl sehr gute Bahnprojekte, denken diese aber kaum zu Ende, das heisst nicht bis ans Ziel der Bahnkunden. Und zu diesem Ziel könnten viel mehr Bahnkunden mit dem Velo gelangen, als dies heute der Fall ist. Nicht bloss in Winterthur und Zürich herrscht rund um den Hauptbahnhof herum eine eigentliche Velomiserie: Zu wenig Veloparkplätze, gefährliche Zufahrten, keine eigenen Velospuren, keine Velogrünvorfahrten und so weiter. In den Zürcher Städten wird sich die Situation sogar noch verschärfen. Zum Beispiel in den Städten Zürich und Winterthur könnten nämlich ab dem Jahr 2012 in der Spitzenstunde bis doppelt so viele Passagiere mit der Bahn ankommen oder wegfahren. Das ergibt einerseits gewaltige Fussgängerströme zu den Arbeits- und Studienplätzen in Fussdistanz zum Bahnhof. Das ergibt aber auch Feinverteilerprobleme beim Bus-

und Tramverkehr. In Winterthur hat der Bus bereits heute zum Teil deutliche Verlustzeiten wegen verstopfter Strassen. In Zürich würden die Eigenbehinderungen bei einem dichteren Takt in der Verkehrsspitze noch mehr zunehmen. Ich behaupte schlicht, dass das Tram in Zürich den Mehrverkehr nach Eröffnung des Bahnhofs Löwenstrasse nicht aufnehmen kann, wenn der Motorisierte Individualverkehr ebenerdig neben dem Hauptbahnhof nicht eingeschränkt wird. Dass man in einer solchen Situation den Raum sparenden Langsamverkehr, der auch der günstigste Verkehr ist, Bruno Walliser, fördern muss, liegt eigentlich auf der Hand. In Winterthur könnte es noch schlimmer werden als in Zürich, zum Beispiel, wenn im bahnhofsnahen Teil des Sulzer-Areals ein Parkhaus entstünde oder wenn der Busverkehr auf dem Bahnhofplatz erschwert würde. Da liegt das Potenzial beim Radverkehr. Aber weshalb wird dieses Potenzial nicht genutzt? Die Ursache liegt bei einer seltsamen Aufgabenverteilung auch beim Langsamverkehr. Der Kanton kümmert sich kaum um die Realisierung selbst kantonaler oder regionaler Velorouten in den Städten. Die Stadt Zürich hat die Velomisere um den Bahnhof vor wenigen Monate thematisiert. Sie wird aber, genau wie die Stadt Winterthur und wahrscheinlich auch andere Städte im Kanton, überfordert sein mit der Schaffung einer ausreichenden Veloinfrastruktur.

Ein Beispiel: Pro Jahr wendet der Kanton für «Park and Ride» sowie für «Bike and Ride» eine Million Franken auf – aber nur für periphere Standorte auf dem Land und nicht nachfragegerecht in den Städten. Auch die Realisierung von Velowegen geht eher auf dem Land vorwärts, als in den Städten. Natürlich könnte sich der Kanton auf die Baupauschalen berufen. Aber die reichen bei weitem nicht für eine ausreichende Veloinfrastruktur – und übrigens ist diese Baupauschale ja ziemlich in Gefahr, es wird ja offenbar diskutiert, diese zu reduzieren oder abzuschaffen. Wenn der gleiche Kanton mit sehr guten Projekten mehr Bahnkunden in die Ballungsgebiete bringt – ich meine hier auch die Glatttalstadt – dann müsste er sich um die ganze Transportkette kümmern. Die Wahl des Verkehrsmittels wird nicht unwesentlich durch die schwächste Stelle in der Transportkette bestimmt. Ich rede nicht einer Bevormundung durch den Kanton das Wort, sondern – Bruno Walliser – einer besseren Vernetzung.

Noch ein letzter Aspekt – und das ist der finanzielle Aspekt: Früher oder später wird der Bund dem Agglomerationsverkehr unter die Arme greifen. Das ist die Absicht fast aller Parteien, ausser der SVP. Immer, wenn davon die Rede war, ging man von einem Mix verschie-

dener Verkehrsträger aus, also auch vom Potenzial des Langsamverkehrs. Je früher der Kanton Zürich die Feinerschliessung durch Radinfrastruktur in die Planung einbezieht, umso grösser die Wahrscheinlichkeit, dass dannzumal auch Bundesgelder fliessen. Heute Morgen haben Sie den ersten Schritt in die richtige Richtung getan. Machen Sie den zweiten Schritt konsequenterweise in die gleiche richtige Richtung!

Kurt Schreiber (EVP, Wädenswil): Normalerweise kann man ja davon ausgehen, dass man, wenn der Regierungsrat bereit ist, ein Postulat entgegenzunehmen, wenigstens seine Ansicht hört, bevor man sagt, man wolle es überhaupt nicht überwiesen haben. Deshalb war es für mich sehr interessant zu hören, welche Argumente hier gegen die Überweisung dieses Postulates sprechen. Und ich staune ja schon ein bisschen: Es sind die Kosten. Es sind die Kosten! Man will ein bisschen sparen, denn man muss doch 17 Prozent mit dem Steuerfuss hinunter. Und wenn dann halt so ein Velofahrer auf dem Weg auf den Bahnhof angefahren worden ist und im Spital liegt und sich seine Wunden reibt, dann können ja ein paar SVP-Exponenten vorbeigehen, ihn trösten und sagen: «Mein lieber Freund, weisst du, wir haben jetzt halt ein wenig gespart. Du bist jetzt halt ein bisschen unter ein Auto gekommen und ein bisschen aufgeschürft. Aber dafür zahlst du 17 Prozent weniger Steuern.» Ist doch wunderschön! (*Heiterkeit*). Nein, so kann man doch bei Gott nicht argumentieren! Wir müssen doch dafür schauen, dass jeder Teilnehmer des Verkehrs – und selbstverständlich auch jede Teilnehmerin – auf effiziente Art und Weise zu seinem oder ihrem Ziel kommt. Und dazu gehört auch die Planung von Velorouten. Dazu gehört doch, dass wir alle sicher vorwärts kommen. Und aus diesem Grunde hätte ich es geschätzt, wenn ich von der Regierung gehört hätte, wie sie sich zu diesem Problem stellt und welche Lösungsansätze man dazu finden kann. Das wäre mein Ansatz zur Lösung, und ich hoffe doch, dass sich eine Mehrheit in diesem Rat bereit findet, wenigstens diese Ansicht kennen zu lernen.

Peter Stirnemann (SP, Zürich): Die SP-Fraktion wird dieses Postulat überweisen. Wir sind ganz klar der Meinung, dass Feinverteilersysteme entsprechend gefördert oder ausgebaut werden müssten. Allerdings sehen wir das nicht so klar, wie Willy Germann, der meint, man könne damit etwa den öffentlichen Verkehr substituieren. Feinvertei-

ler, Langsamverkehr – das ist der Radfahrer- und Fussgängerkehr – sind ganz klar Zubringerverkehre zum Öffentlichen Verkehr. Es stimmt zwar, dass gebietsweise, je nach Topografie, Geografie und urbaner Situation, der Langsamverkehr bis zu 30 Prozent ausmachen kann, vor allem eben im Kurzstanzverkehr. Aber man muss sich bewusst sein, dass von diesen 30 Prozent ein grosser, wenn nicht sogar der grösste Teil, Öffentlicher Verkehr ist, eben im Sinne von gebrochenem Verkehr. Damit soll aber das Anliegen dieses Postulats nicht herabgemindert werden, sondern ganz klar im Zusammenhang mit dem ganzen, dem einheitlichen und gesamten Verkehrssystem, Öffentlicher Verkehr und Langsamverkehr, gesehen werden. Diese beiden Verkehre zusammen sind dann sehr wohl in der Lage, gerade zum Beispiel in urbanen, innerstädtischen Bereichen Substitutionsverkehr zum Motorisierten Individualverkehr zu werden.

Regierungsrätin Dorothee Fierz: Es ist eher unüblich, dass sich der Regierungsrat im Rahmen einer Diskussion um eine Entgegennahme äussert. Aber da ich jetzt den Eindruck erhalten habe, dass gewisse Missverständnisse im Raum sind, ergreife ich trotzdem das Wort.

Es ist für mich eine Selbstverständlichkeit, dass wir die Planung gemeinsam mit den Städten und auch mit der IG Velo machen. Wir haben ein gemeinsames Ziel: Möglichst dort, wo sich Handlungsbedarf zeigt – und das zeigt sich um die Bahnhöfe in Winterthur und Zürich – gemeinsame Lösungen zu erarbeiten. Und die Stossrichtung von Willy Germann ist eigentlich unsere Tendenz. Wenn Sie dieses Postulat hier überweisen, so geben wir keinen Franken mehr aus, sondern wir wissen noch besser, wie wir mit den 10 Millionen, die wir gemäss gesetzlicher Verpflichtung für den Bau von Radwegen zur Verfügung haben, noch gezielter auf Lösungen hinarbeiten können, gerade in verkehrsintensiven Quartieren und verkehrsintensiven Gemeinden. Sie vergeben sich also nichts, indem Mittel gebunden werden, sondern Sie bestärken uns in der Arbeit und in unserer Stossrichtung, nämlich dass wir gemeinsam gute Lösungen erarbeiten müssen. Aber Sie können ruhig sein, Willy Germann, auch wenn das Postulat nicht überwiesen wird, arbeiten wir sehr eng mit den Städten zusammen und haben auch die IG Velo als Partnerin.

Schlussabstimmung

14382

Der Kantonsrat beschliesst mit 65 : 55 Stimmen, das Postulat nicht zu überweisen.

Das Geschäft ist erledigt.

Ratspräsident Thomas Dähler: Ich beabsichtige jetzt noch Traktandum 22 zu behandeln und anschliessend noch eine verfahrenstechnische Frage zu lösen, bevor wir die Sitzung abbrechen. Sind Sie damit einverstanden? Das ist der Fall.

22. Keine ÖV-Finanzierung mit Strassengeldern

Postulat Adrian Bergmann (SVP, Meilen) vom 29. Oktober 2001
KR-Nr. 329/2001, Entgegennahme, Diskussion

Das Postulat hat folgenden Wortlaut:

Der Regierungsrat wird beauftragt, das Strassengesetz sinngemäss so anzupassen, dass Aufwendungen für den öffentlichen Verkehr im Strassenbereich in Zukunft nicht mehr mit Geldern für den Strassenbau (unter anderem Strassenfonds) finanziert werden dürfen.

Begründung:

Im Gegensatz zum Individualverkehr wird der öffentliche Verkehr mit einem bedeutenden Anteil an Steuergeldern alimentiert. Der Strassenbenützer hingegen unterstützt mit seinen Treibstoffzollzuschlägen sogar die Realisierung der NEAT. Dies obwohl in unserem Kanton der Strassenfonds überschuldet ist.

Unverständlich ist deshalb umso mehr, dass in jüngster Zeit vermehrt Strassenanpassungen für Fahrzeuge des öffentlichen Verkehrs durch den Strassenfonds finanziert werden sollen. Auch bei der geplanten Realisierung der Stadtbahn sind Strassenanpassungen vorgesehen, deren Finanzierung zum Teil dem Strassenbau belastet werden sollen.

Kostenwahrheit ist deshalb von Nöten. So sind in Zukunft deshalb Aufwendungen für Busbeschleunigung sowie Investitionen für andere Verkehrs- und Steuerungsanlagen, die dem öffentlichen Verkehr dienen, in jedem Fall dem Verkehrsfonds zu belasten.

Ratspräsident Thomas Dähler: Der Regierungsrat ist bereit, das Postulat entgegenzunehmen. Esther Arnet, Dietikon, hat an der Sitzung vom 25. Februar 2002 den Antrag auf Nichtüberweisung des Postulates gestellt. Der Rat hat zu entscheiden.

Esther Arnet (SP, Dietikon): Das Strassengesetz definiert Strassen, indem es sagt, zu den Strassen gehörten unter anderem die Flächen für den fliessenden und ruhenden öffentlichen und privaten Verkehr. Dazu gehören die Fussgängerüber- und -unterführungen, das sind Verkehrsinseln, Ausstellungselemente für Wohnstrassenbepflanzungen

und, und, und. Jetzt will Adrian Bergmann mit seinem Postulat etwas herausbrechen, nämlich den Öffentlichen Verkehr, weil dieser für Adrian Bergmann ein rotes Tuch ist. Dabei ist es eigentlich eine relativ vernünftige Lösung, so wie es definiert ist. Der Aufwand für die Strassen wird auch über den Strassenfonds finanziert. Das ist geregelt. Das ist einfach. Und das ist eigentlich klar.

Adrian Bergmann ist sonst eigentlich ja der Kämpfer für die Effizienz bei der Verwaltung. Jetzt aber fordert er ein System, mit dem die Kosten für den strassengebundenen Öffentlichen Verkehr ermittelt werden können. Adrian Bergmann, das macht man nicht in 10 Minuten, und das macht man nicht in einem halben Tag. Diesen Aufwand in dieser kurzen Zeit zu betreiben, schafft nicht einmal Peter Stirnemann! (*Heiterkeit bei der SP.*) Sie wollen jeweils 8 Prozent Effizienzsteigerung. Sie sagen immer, Sie wollen, dass das Geld des Tiefbauamtes für den Strassenbau investiert wird. Und jetzt fordern Sie mehr Bürokratie! Das Postulat gaukelt vor, es gäbe eine Kostenwahrheit beim MIV. Es tut so, als ob der MIV die Kosten, die er verursacht, auch tatsächlich decken würde. Aber Sie wissen ganz genau – auch wenn Sie jetzt nicht mehr zuhören –, dass dies nicht stimmt.

In der Begründung schreiben Sie, dass vermehrt Strassenanpassungen für die Fahrzeuge des öffentlichen Verkehrs nötig wären. Wenn das stimmt, dann höchstens deshalb, weil der MIV zu Spitzenstunden die Mobilität nicht bewältigen kann. Ich erinnere gerne daran: Ein Tram ersetzt 250 Autos. Das ist eine Leistung. So lösen wir Verkehrsprobleme, nicht mit Papiertigern von Postulaten, die einen administrativen Aufwand auslösen und sonst gar nichts bringen! Die SP lehnt deshalb dieses Postulat ab.

Adrian Bergmann (SVP, Meilen): Wie jeden Montag, bin ich auch heute mit dem ÖV hier. Da kann es ja nicht sein, dass das ein rotes Tuch für mich ist. Ich glaube, da irrt sich Esther Arnet. Es geht hier um etwas anderes: Im Gegensatz zum Individualverkehr wird der Öffentliche Verkehr mit einem bedeutenden Anteil an Steuermitteln alimentiert. Der Strassenbenützer hingegen unterstützt mit seinen Treibstoffzollzuschlägen sogar die Realisierung einer NEAT, und dies, obwohl in unserem Kanton der Strassenfonds praktisch leer ist. Umso unverständlicher ist es deshalb, dass in jüngster Zeit vermehrt Strassenanpassungen für Fahrzeuge des Öffentlichen Verkehrs durch den Strassenfonds finanziert werden sollen. Kostenwahrheit ist auch hier

von Nöten. Deshalb sind in Zukunft Aufwendungen für Busbeschleunigungen sowie Investitionen für andere Verkehrs- und Steuerungsanlagen, die dem Öffentlichen Verkehr dienen, in jedem Fall dem Verkehrsfonds zu belasten. Ich könnte jetzt natürlich auch noch stundenlang erwidern und Ihre Argumente kontern. Ich bin aber der Meinung, der Rat hat genug und hat sich seine Meinung gemacht. Und ich bitte Sie, unseren Vorstoss zu überweisen.

Ratspräsident Thomas Dähler: Wird das Wort aus dem Rat weiter gewünscht? Das ist mitnichten der Fall! Die Baudirektorin verzichtet ebenfalls.

Schlussabstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 59 : 55 Stimmen, das Postulat dem Regierungsrat zur Berichterstattung zu überweisen.

Ratspräsident Thomas Dähler: Da bin ich wieder ganz knapp am Stichentscheid vorbeigekommen!

Das Geschäft ist erledigt.

Verschiedenes

Geschäftsliste

Ratspräsident Thomas Dähler: Ich beantrage Ihnen – nicht für heute, sondern, wenn die Baudirektion das nächste Mal traktandiert ist –, die heutigen Traktanden 24 und 25, nämlich die Postulate von Hans-Peter Portmann und Mitunterzeichnenden betreffend Projektierung Ortsumfahrungen sowie betreffend Alternativen zu Ortsumfahrungen gemeinsam zu behandeln.

Sind Sie damit einverstanden? Das ist der Fall. Dann werden wir so verfahren.

Neu eingereichte parlamentarische Vorstösse

– **Pensionierungsseminar für Lehrkräfte der Volksschule**

- Postulat *Regula Ziegler-Leuzinger (SP, Winterthur)*
- **Einhaltung der Submissionsverordnung**
Anfrage Carmen Walker Späh (FDP, Zürich)
 - **Gemeindeautonomie im Kanton Zürich**
Anfrage Severin Huber (FDP, Dielsdorf)
 - **Anerkennung von Diplomniveau I als diplomierte/r Pflegefachfrau/-fachmann**
Anfrage Christoph Schürch (SP, Winterthur)
 - **Ende der Intensivstation Hüttnersee?**
Anfrage Hansruedi Schmid (SP, Richterswil)
 - **Bachforellenbestand im zürcherischen Rhein**
Anfrage Regula Ziegler-Leuzinger (SP, Winterthur)
 - **Psychiatrische Versorgung – Ergebnis der Stichtagserhebung**
Anfrage Markus Brandenberger (SP, Uetikon am See)
 - **Wasser- und Zugvögelreservate von nationaler Bedeutung (WZVV)**
Anfrage Sabine Ziegler (SP, Zürich)

Schluss der Sitzung: 17.05 Uhr

Zürich, den 25. November 2002

Der Protokollführer:
Renato Caccia

Vom Ausschuss Ratsprotokolle der Geschäftsleitung genehmigt am 10. Dezember 2002