


7. Sitzung, Montag, 5. Juli 1999, 14.30 Uhr

 Vorsitz: *Richard Hirt (CVP, Fällanden)*
Verhandlungsgegenstände
1. Mitteilungen

 – Verschiebung eines Ratsgeschäfts *Seite 453*
2. Wahl der Ersatzmitglieder der Baurekurskommissionen

Antrag der Interfraktionellen Konferenz vom 5. Juli 1999

 KR-Nr. 212/1999..... *Seite 453*
3. Wahl der Mitglieder des Verwaltungsrates der EKZ

Antrag der Interfraktionellen Konferenz

 KR-Nr. 213/1999..... *Seite 454*
**6. Kreditvorlage für den Bau einer Bahnverbindungs-
linie zwischen Rüti ZH und Schmerikon/Uznach SG**

Einzelinitiative Thomas Maag, Fällanden, vom 20. Januar 1999

 KR-Nr. 61/1999..... *Seite 455*
**7. Kreditvorlage für die Schliessung der Doppelspur-
lücken auf der SBB-Linie Zürich–Uster–Rappers-
wil (Glatttallinie)**

Einzelinitiative Gusti Hofmann, Uster, vom 20. Januar 1999

 KR-Nr. 62/1999..... *Seite 459*

- 8. Eigenverantwortliche Instrumente im Energiegesetz**
 Einzelinitiative Toni W. Püntener, Zürich, vom 19. Januar 1999
 KR-Nr. 63/1999 Seite 463
- 9. Änderung des Gesetzes über den öffentlichen Personenverkehr**
 Behördeninitiative Grosser Gemeinderat Winterthur vom 1. Februar 1999
 KR-Nr. 64/1999 Seite 468
- 10. Änderung des kantonalen Rechts in Sachen Ausgabenbeschlüsse**
 Behördeninitiative Gemeinderat Zürich vom 29. Januar 1999
 KR-Nr. 65/1999 Seite 476
- 11. Änderung des Strassengesetzes zur verursachergerechten und gesetzeskonformen Verwendung der Erträge der Leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) im Kanton Zürich**
 Einzelinitiative Regula Weber, Thalwil, vom 10. Februar 1999
 KR-Nr. 77/1999 Seite 480
- 12. Verwendung des Kantonsanteiles aus der Leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA)**
 Postulat Marie-Therese Büsser-Beer (Grüne, Rüti) und Heidi Müller (Grüne, Schlieren) vom 28. September 1998 (schriftlich begründet)
 KR-Nr. 358/1998, RRB-Nr. 36/4. Januar 1999 (Stellungnahme) Seite 481
- 13. Erhöhung der Tabaksteuer (Einreichung einer Standesinitiative)**
 Parlamentarische Initiative Hanspeter Amstutz (EVP, Fehraltorf), Ursula Talib-Benz (Grüne, Pfäffikon) und Esther Zumbrunn (DaP/LdU, Winterthur) vom 6. April 1998 (schriftlich begründet)
 KR-Nr. 120/1998 Seite 496

14. Wohnungsmangel

Parlamentarische Initiative Elisabeth Derisiotis-Scherrer (SP, Zollikon) und Mitunterzeichnende vom 29. Juni 1998 (schriftlich begründet)

KR-Nr. 240/1998..... Seite 504

15. Aufhebung des Obligatoriums der verbrauchsabhängigen Heizkostenabrechnung (VHKA) bei Altbauten

Parlamentarische Initiative Jean-Jacques Bertschi (FDP, Wettswil a. A.) und Mitunterzeichnende vom 31. August 1998 (schriftlich begründet)

KR-Nr. 303/1998..... Seite 508

Verschiedenes

– Neu eingereichte parlamentarische Vorstösse Seite 514

Geschäftsordnung

Ratspräsident Richard Hirt: Wir haben die Traktandenliste am Morgen bereinigt.

1. Mitteilungen***Verschiebung eines Ratsgeschäftes***

Ratspräsident Richard Hirt: Zur Traktandenliste der nächsten Sitzung: Das Geschäft 3645 «Ausgabenbremse» wird auf eine spätere Sitzung verschoben. Die entsprechenden Unterlagen sind in den Fraktionen noch nicht genügend besprochen worden.

2. Wahl der Ersatzmitglieder der Baurekurskommissionen

Antrag der Interfraktionellen Konferenz vom 5. Juli 1999

KR-Nr. 212/1999

Gabriele Petri (Grüne, Zürich), Stellvertreterin des Kommissionspräsidenten: Der einstimmige Antrag der Interfraktionellen Konferenz lautet wie folgt:

1. Angst Peter (Grüne, Zürich)
2. Gfeller Matthias (Grüne, Winterthur)
3. Ilg Pierre (FDP-portiert, Marthalen)
4. Rügsegger Ulrich (Grüne, Winterthur)
5. Spring-Gross Monika (SP, Zürich)
6. Staub Eugen (SP, Marthalen)

Ratspräsident Richard Hirt: Nachdem keine anderen Wahlvorschläge gemacht werden, erkläre ich die Vorgeschlagenen zu Ersatzmitgliedern der Baurekurskommission gewählt und wünsche ihnen eine erfolgreiche Tätigkeit.

Das Geschäft ist erledigt.

3. Wahl der Mitglieder des Verwaltungsrates der EKZ

Antrag der Interfraktionellen Konferenz
KR-Nr. 213/99

Gabriele Petri (Grüne, Zürich), Stellvertreterin des Kommissionspräsidenten: Der einstimmige Antrag der Interfraktionellen Konferenz lautet wie folgt:

1. Arnet Esther (SP, Dietikon)
2. Bochsler Peter (CVP, Winterthur)
3. Brunner Ernst (SVP, Illnau-Effretikon)
4. Homberger Ernst (FDP, Gossau)
5. Jegen Anton (FDP, Effretikon)
6. Jucker Johann (SVP, Neerach)
7. Keller Rodolfo (SP, Effretikon)
8. Leuthold Theo (SVP, Volketswil)
9. Nipkow Jürg (Grüne, Zürich)

10. Reinhard Peter (EVP, Kloten)
11. Sägesser Rolf (FDP, Greifensee)
12. Schibli Ernst (SVP, Otelfingen)
13. Waldner Liliane (SP, Zürich)

Ratspräsident Richard Hirt: Nachdem keine anderen Wahlvorschläge gemacht werden, erkläre ich die Vorgeschlagenen zu Mitgliedern des Verwaltungsrates der EKZ gewählt und wünsche ihnen eine erfolgreiche Tätigkeit.

An dieser Stelle möchte ich Altkantonsrat Hans-Ulrich Frei für seine Tätigkeit im Verwaltungsrat der EKZ herzlich danken. Er hat mit seinem Entscheid das Wahlgeschäft nachhaltig vereinfacht.

Das Geschäft ist erledigt.

6. Kreditvorlage für den Bau einer Bahnverbindungsline zwischen Rüti ZH und Schmerikon/Uznach SG

Einzelinitiative Thomas Maag, Fällanden, vom 20. Januar 1999
KR-Nr. 61/1999

Die Initiative hat folgenden Wortlaut:

Der Kantonsrat wird ersucht, einen referendumsfähigen Kreditbeschluss zulasten des «Fonds zur Förderung des öffentlichen Verkehrs», Verkehrsfonds gemäss Personenverkehrsgesetz, für den Bau einer Eisenbahn-Verbindungsline zwischen Rüti ZH und Schmerikon/Uznach SG zu fassen.

Begründung:

Der Zürcher Kantonsrat hat am 18. Januar 1999 dem Regierungsrat eine Motion für den Bau der Oberlandautobahn überwiesen. Mit dieser Strasse soll die Belastung der Ortsteile Aathal und Unterwetzikon behoben werden.

Anstelle des Baues von neuen Strassen kann auch mit einem konsequenten Ausbau des öffentlichen Verkehrs eine Entlastung erreicht werden.

Ein grosser Teil des Durchgangsverkehrs stammt aus den Siedlungsgebieten im benachbarten Kanton St. Gallen (Gaster/March). Dieser

Verkehr soll möglichst auf den öffentlichen Verkehr umgelagert werden. Damit dies erreicht werden kann, müssen neue Bahnlinien erstellt werden.

Ergänzung des Bahnnetzes: Mit dem heutigen Bahnnetz ist eine Entlastung des Raumes Zürcher Oberland kaum möglich, weil in Rapperswil immer umgestiegen werden muss. Dadurch gestaltet sich die Bahnfahrt vom Raum Ziegelbrücke/Kaltbrunn/Uznach äusserst unattraktiv. Eine wirksame Umlagerung kann nur mit dem Angebot von neuen, raschen Direktfahrten erreicht werden. Dies ist ein erklärtes Ziel des Konzeptes «BAHN 2000». Nur: Dieses Konzept findet weder im Glatttal noch im Zürcher Oberland oder im St. Gallerland, das heisst im zu entlastenden Raum, statt. Die «BAHN 2000» findet ausschliesslich im schweizerischen Mittelland statt. Anstösse für eine gleichwertige Behandlung müssen aus der Region selbst kommen.

Mit dem Bau einer Eisenbahn-Verbindungsline zwischen Rüti ZH und Schmerikon/Uznach SG – die in einer ersten Phase durchaus einspurig erstellt werden kann – können Direktfahrten von Ziegelbrücke/Uznach/Schmerikon ins Zürcher Oberland/oberes Glatttal angeboten werden. Die Bahn wird dadurch sehr attraktiv und auch konkurrenzfähig, auch oder vor allem in das grosse Arbeitsplatzgebiet Flughafen Kloten.

Anbindung des Raumes Uznach an die S-Bahn bzw. Verlängerung der S-Bahn nach Uznach SG: Primär kann eine neue Bahnverbindung zwischen Rüti und Schmerikon/Uznach dazu genutzt werden, die Zugskompositionen der S-Bahnlinie S5 als Flügelzüge von Rüti ZH nach Uznach–Ziegelbrücke zu verlängern. Denkbar wäre aber auch die Verlängerung der S-Bahnlinien von Effretikon–Wetzikon nach Rüti–Uznach oder eine Führung der Tösstal-Züge von Bauma/Wald in diesen relativ dicht besiedelten Wohn- und Arbeitsraum.

Einbindung des Glatttals/Zürcher Oberland in das schweizerische Schnellzugsnetz: Die Glatttallinie der SBB ist trotz des grosszügigen Ausbaues in den 80er Jahren eine reine Lokallinie geblieben. Von den grossen Zentren Dübendorf, Uster, Wetzikon und Rüti führen nach wie vor keine direkten Schnellzüge in die übrigen Regionen der Schweiz. Störend sind vor allem die fehlenden Direktverbindungen in das schweizerische Mittelland, aber auch in das Toggenburg, nach St. Gallen und in den Bodenseeraum. Die Bahnbenützer müssen immer mindestens einmal umsteigen.

Das Potenzial des dicht bevölkerten Glatttales und des Zürcher Oberlandes würde direkte Schnellzugsverbindungen in die benachbarten Regionen rechtfertigen. Mit dem Bau der vorgeschlagenen Verbindungsschleife ist eine Integration der Glatttallinie in das schweizerische Schnellzugsnetz möglich. Zu denken ist an die Möglichkeit zur Führung von Direktzügen vom schweizerischen Mittelland über das Glatttal nach dem Bündnerland oder ins Glarnerland. Aber auch Direktverbindungen vom Glatttal nach St. Gallen durch den Rickentunnel nach Wattwil wären möglich. Das obere Toggenburg könnte ebenfalls durch Direktverbindungen besser mit dem Glatttal/Zürcher Oberland verbunden werden.

Der Flughafen Zürich-Kloten kann über die Linie Effretikon–Pfäffikon–Wetzikon–Rüti–Uznach–Ziegelbrücke direkt vom Bündnerland aus erreicht werden, ohne «Umweg» über Zürich. Die Möglichkeiten sind fast unbeschränkt. Nötig wäre eine seriöse Untersuchung der Möglichkeiten und ein Kosten/Nutzen-Vergleich.

Mit der Einzelinitiative soll die verkrustete Zürcher Verkehrspolitik aufgebrochen werden: Bis heute hat die Mehrheit des Zürcher Kantonsrates nur an den Bau neuer Strassen im Zürcher Oberland gedacht. Ernsthafte Gedanken an zukunftsorientierte Lösungen mit dem öffentlichen Verkehr waren kein Thema.

Gustav Kessler (CVP, Dürnten): Die Einzelinitiative verlangt eine Bahnverbindung zwischen Rüti und Schmerikon. Es kann nicht Aufgabe des Kantons Zürich sein, dem Kanton St. Gallen einen direkten Anschluss an die S5 zu bezahlen.

Die Linie ist jetzt schon sehr stark belegt, ein Ausbau ist, wie jüngst notwendig gewordene Massnahmen zeigt, nicht möglich. Wir brauchen keine Schnellzugsverbindung im Oberland.

Ich bitte Sie, die Einzelinitiative nicht zu unterstützen.

Marie-Therese Büsser-Beer (Grüne, Rüti): Im Zürcher Oberland finden zur Zeit grosse Diskussionen über den öffentlichen Verkehr statt. Der Strassenverkehr, insbesondere der Bau der Oberland-Autobahn, stehen im Vordergrund.

Die Region ist verkehrstechnisch tatsächlich nicht optimal erschlossen. Leider dreht sich die Diskussion aber nur darum, wie die Einbindung des Strassenverkehrs verbessert werden müsste. Dass sie auch

über den öffentlichen Verkehr geschehen könnte, geht in der Propaganda für die Lückenschliessung fast vollständig unter.

Hier versucht der Einzelinitiant zu Recht Gegensteuer zu geben. Für die Lösung der Oberländer Verkehrsprobleme ist eine Stärkung des öffentlichen Verkehrs dringend nötig. Der veraltete Lösungsansatz, dass nur durch einen Ausbau der Strassen Verkehrsprobleme beseitigt werden könnten, führt zu weiteren Engpässen. Er schafft gesamthaft mehr Verkehr und versieht das Oberland mit einer neuen Strassen-transitachse.

Die Meinung herrscht vor, die Region sei dank der S5 sehr gut über den öffentlichen Verkehr erschlossen. Tatsächlich gibt es aber keine direkten Verbindungen zu mittelländischen Zentren. Auch ist der Anschluss in Zürich denkbar ungünstig: Sämtliche Fernverbindungszüge verlassen den Hauptbahnhof genau dann, wenn die S5 einfährt. Das dicht besiedelte Gebiet Zürcher Oberland/Obersee ist nur dank den Knotenpunkten Rapperswil und Ziegelbrücke an die S-Bahn angeschlossen. Zur Lösung der Verkehrsprobleme im Zürcher Oberland bedarf es der Kostenwahrheit sowie attraktiver Alternativen zum motorisierten Individualverkehr.

Die Grünen unterstützen die Einzelinitiative provisorisch. Die Forderung des Unterzeichners nach einer Verbesserung des öffentlichen Verkehrs ist berechtigt. Ob dafür neue Darlehen benötigt werden oder ob neue Zugführungen und Fahrplananpassungen ausreichen, soll durch die Kommission abgeklärt werden.

Hansruedi Hartmann (FDP, Gossau): Die FDP-Fraktion unterstützt die Einzelinitiative nicht vorläufig. Der Unterzeichner will eine Alternative zur Motion Kurt Schellenberg (KR-Nr. 111/1998) aufzeigen, die am 18. Januar 1999 an den Regierungsrat überwiesen wurde. Sie verlangt, eine Kreditvorlage für den Zusammenschluss der Autostrassen von Oberuster nach Betzholz auszuarbeiten.

Ich bin froh, dass Marie-Therese Büsser-Beer die Frage offen lässt, ob sich die Verkehrsprobleme in Unterwetzikon mit einer zusätzlichen Bahnlinie lösen lassen. Die Überzeugung des Initianten, die Bahnlinie allein führe zum Ziel, ist wohl vereinfachend. Schön wäre es, wenn sich das Problem so leicht beseitigen liesse.

Ich bitte Sie, sitzen zu bleiben und damit die Einzelinitiative nicht vorläufig zu unterstützen.

Barbara Marty Kälin (SP, Gossau): Die SP-Fraktion wird diese Einzelinitiative unterstützen. ... (Barbara Marty verzichtet in der Folge auf ihr Votum, da sie sich offensichtlich im Traktandum geirrt hat).

Abstimmung über das Zustandekommen der vorläufigen Unterstützung

Für die vorläufige Unterstützung der Einzelinitiative stimmen 12 Ratsmitglieder. Damit ist das notwendige Quorum von 60 Stimmen nicht erreicht.

Die Einzelinitiative ist abgelehnt.

Das Geschäft ist erledigt.

7. Kreditvorlage für die Schliessung der Doppelspurlücken auf der SBB-Linie Zürich–Uster–Rapperswil (Glatttallinie)

Einzelinitiative Gusti Hofmann, Uster, vom 20. Januar 1999

KR-Nr. 62/1999

Die Initiative hat folgenden Wortlaut:

Der Kantonsrat wird ersucht, einen referendumsfähigen Kreditbeschluss zulasten des «Fonds zur Förderung des öffentlichen Verkehrs» (Verkehrsfonds gemäss Personenverkehrsgesetz) für den im kantonalen Richtplan vom 31. Januar 1995 als projektiert eingetragene Ausbau der SBB-Linie Zürich–Uster–Rapperswil (Glatttallinie) auf möglichst durchgehende Doppelspur zu fassen mit dem Ziel, diesen Ausbau in erster Priorität zu realisieren. Im Bereich der Drumlinlandschaft soll der einstweilige Zustand mit der Einspur belassen werden. Der Kreditbeschluss soll den notwendigen Betrag für die gleichzeitige Erstellung der neuen S-Bahn-Haltestelle «Oberuster» enthalten.

Begründung:

Die Glatttallinie der SBB von Zürich über Uster nach Rapperswil wurde in den Jahren 1983/1990 dank der grosszügigen finanziellen Hilfe des Kantons Zürich zur leistungsfähigen und attraktiven S-Bahn-Linie ausgebaut. Die Schnellbahnlinie S5 ist das Paradeferd der Zürcher S-Bahn.

Möglichst durchgehende Doppelspur dringend notwendig: Trotz der meist reibungslosen Abwicklung des S-Bahn-Betriebes ist nicht zu übersehen, dass auf der Paradelinie noch immer längere Einspurabschnitte vorhanden sind: zwischen Uster und Aathal und zwischen Wetzikon und Jona SG. Bei den geringsten Betriebsstörungen übertragen sich die Verspätungen auf das ganze S-Bahn-Netz. Ein Ausbau der Glatttallinie auf eine möglichst durchgehende Doppelspur ist ein dringendes Erfordernis. Mit weiteren Doppelspuren zwischen Hellberg und Jona SG wird die Voraussetzung dafür geschaffen, dass künftig auch S-Bahn-Züge von Effretikon–Pfäffikon ZH über Wetzikon hinaus und von Winterthur–Bauma–Wald über Rüti hinaus direkt nach Rapperswil–Pfäffikon SZ oder nach Ziegelbrücke geführt werden können. Damit kann für die Bahnbenützer in Richtung Glarnerland und Bündnerland das hinderliche Umsteigen in Wetzikon, bzw. in Rüti, eliminiert werden. Dadurch wird die Bahnfahrt für Reisende in die Ferienregionen – mit Koffer, Kindern, Hund – so attraktiv, dass viele Reisewillige für die Fahrt in die Ferien vom Auto auf die umweltfreundliche Bahn umsteigen werden.

Schonung der einzigartigen Drumlinlandschaft Zürcher Oberland: Im Bereich der Drumlinlandschaft Zürcher Oberland – ein Natur- und Landschaftsschutzgebiet von überkommunaler Bedeutung beziehungsweise eine Landschaft von nationaler Bedeutung (BLN-Objekt Nr. 1401) – soll der gegenwärtige Zustand mit der bestehenden Einspur belassen werden.

Neue S-Bahn-Haltestelle «Oberuster»: Gleichzeitig mit dem Ausbau der Einspur Uster–Aathal auf Doppelspur soll auch die S-Bahn-Haltestelle in Oberuster realisiert werden. Mit der Haltestelle kann einerseits die S9, welche in Uster regelmässige Endaufenthaltszeiten von 20 Minuten aufweist, ohne Mehraufwand bis nach Oberuster oder nach Aathal geführt werden, andererseits können mit einem Halt der S14 an dieser Haltestelle ein Viertelstundentakt in Richtung Zürich und ein integraler Halbstundentakt nach Wetzikon angeboten werden.

Mit attraktiver Bahn die Strassen wirksam entlasten: Mit einer attraktiven Bahn können die Strassen wirkungsvoll entlastet werden. Dadurch kann eine vernünftige Verkehrsteilung zwischen Strasse und Schiene erreicht werden. Auf den Bau der Oberlandautobahn zwischen Oberuster und Betzholz kann damit wahrscheinlich verzichtet werden, mindestens wird der Bau nicht vordringlich. Es können damit über 350 Millionen Franken gespart werden und zudem kann die ein-

malige und wertvolle Landschaft des Zürcher Oberlandes vor einer Zerstörung durch ein Strassenbauwerk bewahrt werden.

Marie-Therese Büsser-Beer (Grüne, Rüti): Ich verweise auf meine vorherigen Ausführungen. Die Grünen werden auch diese Einzelinitiative aus den genannten Gründen unterstützen.

Barbara Marty Kälin (SP, Gossau): Ich entschuldige mich für den Lapsus beim vorherigen Traktandum. Ich war meiner Zeit einmal mehr voraus und habe das Tempo dieses Parlamentes offenbar überschätzt.

Die SP-Fraktion unterstützt die Einzelinitiative. Sie zielt auf die Behebung eines betrieblichen Engpasses, auf die Leistungssteigerung einer Bahnlinie ab, die wiederholt von Unfällen, Fahrleitungsbrüchen und sonstigen Unannehmlichkeiten heimgesucht wurde. Wiederholte beträchtliche Betriebsunterbrüche waren die Folge. Die S5 gehört zu den leistungsfähigsten Linien innerhalb des S-Bahn-Netzes. Die Initiative erlaubte eine sinnvolle Kapazitätserhöhung des öffentlichen Verkehrs.

Wir beantragen Ihnen deshalb, die Einzelinitiative zu unterstützen.

Astrid Kugler (LdU, Zürich): Es sind noch keine drei Wochen her, seit der ZVV bekannt gab, der neue verdichtete Fahrplan sei ein riesiger Erfolg. Die Schnellzugsverbindungen der S7 wie der S5 verzeichneten einen unerwarteten Zulauf. Auf der Glattallinie, die ja Gegenstand der Einzelinitiative ist, wurden in der Spitzenzeit am Morgen zwei Zusatzzüge und am Abend ein Zusatzzug eingeschoben. Gleichwohl finden zahlreiche Fahrgäste immer noch keinen Sitzplatz.

Aber gerade bei diesem verdichteten Angebot zeigt sich die Schwäche der Linie: Die Einsatzzüge auf dem einspurigen Abschnitt Uster–Aathal führen zu regelmässigen Verspätungen, die sich auch auf die entgegenkommende S14 auswirken. Im Bahnhof Stadelhofen werden die Verspätungen spürbar, sie wirken sich auf das ganze S-Bahn-Netz aus. Die Glattallinie hat ihr Limit erreicht, ein weiterer betrieblicher Ausbau ist nicht möglich.

Die S9 hat ihre Endstation in Uster. Sie wartet dort – seit Inbetriebnahme der Strecke – jeweils 20 Minuten vor ihrer Rückkehr nach Zürich. Eine Weiterführung der Linie nach Aathal läge auf der Hand, wenn nicht die Einspurigkeit der Strecke das Vorhaben verunmög-

lichte. Diese 20 Minuten würden es erlauben, die Linie wesentlich kostengünstiger und effizienter zu betreiben. Der Lokomotivführer muss für die Wartezeit schliesslich auch bezahlt werden. Unsere letzte Diskussion über das Angebotskonzept mündete im Auftrag an den Kantonsrat, den öffentlichen Verkehr effizienter zu gestalten.

Eine S-Bahn-Strecke, die Jona über Pfäffikon, Wetzikon und Fehraltorf mit dem Flughafen verbinden würde, lässt sich ohne Doppelspur nicht realisieren. Und ohne diesen Ausbau ist eine Entlastung der Strasse in Kemptthal nicht möglich. Die fehlende durchgehende Doppelspur verunmöglicht auch die Weiterführung der S 3 von Zürich über Effretikon und Wetzikon nach Rapperswil. Die Glatttallinie ist noch immer ein Sündenfall aus dem Jahr 1979. Damals beantragten die Initianten einer Volksinitiative «Pro Glatttallinie» nämlich den Bau einer durchgängigen Doppelspur. Das Vorhaben scheiterte aber am Widerstand der Regierung, die befürchtete, dass das Volk den nötigen Kredit nicht bewilligen würde. Einmal mehr siegte eine Politik der Kleinkrämerei über den Sachverstand.

Ich habe noch die Worte von Laurenz Styger (SVP) im Ohr, der vor einer Woche versprach – heute ist er abwesend –, einen notwendigen Kredit zu bewilligen. Beim Ausbau dieser Doppelspur handelt es sich für den öffentlichen Verkehr um eine wirkliche Notwendigkeit. Ich bitte Sie um Unterstützung der Einzelinitiative.

Gustav Kessler (CVP, Dürnten): Ich werde mich um einiges kürzer fassen als meine Vorrednerin: Ob und in welchem Zeitraum die Glatttallinie weiter ausgebaut werden kann oder muss, hängt von sehr verschiedenen Faktoren ab. Der Ausbau darf nicht mit einer Einzelinitiative leichtthin gefordert werden.

Der ZVV hat den Auftrag, den öffentlichen Verkehr im Rahmen der verfügbaren Mittel optimal zu bewältigen. Er hat Fachleute, die ihren Auftrag kennen.

Ich bitte Sie deshalb, die Einzelinitiative nicht zu unterstützen.

Martin Mossdorf (FDP, Bülach): Die FDP wird die Einzelinitiative nicht vorläufig unterstützen.

Lesen Sie auf Seite 2 des Vorstosses die Begründung des Initianten, wo es heisst: «Mit einer attraktiven Bahn können die Strassen wirkungsvoll entlastet werden. Dadurch kann eine vernünftige Verkehrs-

teilung zwischen Strasse und Schiene erreicht werden. Auf den Bau der Oberlandautobahn zwischen Oberuster und Betzholz kann damit wahrscheinlich verzichtet werden, mindestens wird der Bau nicht vordringlich.» Diese Worte allein haben uns bewogen, die Initiative nicht zu unterstützen.

Dass der öffentliche Verkehr möglichst attraktiv gestaltet werden soll, bejahen wir. Dass daraus aber eine Doppelspur- oder neue Bahnlinie resultieren muss, ist nicht zwingend. Eine bessere Erschliessung könnte durchaus mit einem angepassten Fahrplankonzept erreicht werden. Mit dem Vorstoss soll allein der Bau der Oberlandautobahn verhindert werden. Sie ersetzt jedoch letztlich den Pendelverkehr nicht.

Ich bitte Sie, die Initiative nicht zu unterstützen.

Werner Honegger (SVP, Bubikon): Grundsätzlich gehe ich mit den Initianten einig, dass eine Doppelspur angebracht ist.

Wer die Vorlage aber genauer durchsieht, stellt fest, dass auf dem Teilstück Bubikon–Wetzikon von einer Doppelspur abgesehen werden soll, in Rücksichtnahme auf das Drumlingebiet. Damit wird der eigentliche Flaschenhals nicht beseitigt.

Ich möchte Sie namens der SVP bitten, die Vorlage nicht vorläufig zu unterstützen und auf einen gescheiterten Vorstoss zu warten.

Abstimmung über das Zustandekommen der vorläufigen Unterstützung

Für die vorläufige Unterstützung der Einzelinitiative stimmen 59 Ratsmitglieder. Damit ist das notwendige Quorum von 60 Stimmen nicht erreicht. Die Einzelinitiative ist abgelehnt.

Das Geschäft ist erledigt.

8. Eigenverantwortliche Instrumente im Energiegesetz

Einzelinitiative Toni W. Püntener, Zürich, vom 19. Januar 1999

KR-Nr. 63/1999

Die Initiative hat folgenden Wortlaut:

Vor § 9 wird § 8a in das Energiegesetz vom 19. Juni 1983 eingefügt:

Wärme- und Stromverbraucherinnen und -verbraucher können sich verpflichten, individuell oder in einer Gruppe vom Regierungsrat vorgegebene Ziele für die kontinuierliche Steigerung der Energieeffizienz einzuhalten. Dafür werden sie von der Einhaltung energietechnischer Vorschriften mit Ausnahme von sicherheitsrelevanten Bestimmungen entbunden.

Werden die vorgegebenen Ziele nicht erreicht, ist eine Konventionalstrafe in der Höhe des 25fachen der Differenz des Wertes des effektiven und des vorgegebenen Jahresenergieverbrauchs an die Staatskassa zu entrichten. Zusätzlich ist innert fünf Jahren der vereinbarte Zustand herzustellen.

Der Regierungsrat legt die massgebenden Energiekosten fest und berücksichtigt dabei die externen Kosten der Energieanwendung und allfällige Energieabgaben.

Der Regierungsrat legt die Ziele so fest, dass der gesamte Energieverbrauch auf dem Gebiet des Kantons Zürich pro Jahr um mindestens ein Prozent reduziert wird. Die bisherigen Aktivitäten zur Reduktion des Energieverbrauchs sind angemessen zu berücksichtigen.

§ 13a Abs. 2 des Energiegesetzes ist zu streichen.

Begründung:

Das bisherige Energiegesetz sieht für Grossverbraucherinnen und -verbraucher von Wärme und Strom eine Vereinbarungslösung als Alternative zum «konventionellen» Vollzug von technischen Einzelmassnahmen vor (§13a Abs. 2). Dieses energiepolitische Instrument unterstützt und fördert die Eigenverantwortung der Energieverbraucherinnen und -verbraucher. Derartige Vereinbarungen erlauben es dem Staat, sich auf die Vorgabe von Zielen zu beschränken und die Ermittlung von optimalen Massnahmen zur Erreichung dieser Ziele den Energieverbraucherinnen und -verbrauchern zu überlassen. Dieser Ansatz sollte jedoch nicht nur Energiegrossoverbraucherinnen und -verbrauchern offen stehen, sondern einem möglichst breiten Kreis von Energieverbraucherinnen und -verbrauchern. Die regelmässige Überprüfung des Energieverbrauchs ist vollzugsmässig einfacher umzusetzen als die Vielzahl der im bisherigen Energiegesetz vorgesehenen Einzelmassnahmen. Wer bereit ist, sich eigenverantwortlich für die Umsetzung der Energieeffizienzziele einzusetzen, soll dafür von

der Einhaltung der Einzelvorschriften entbunden werden; die Normen der Verbände gewährleisten eine fachgerechte Realisierung von Neu- und Umbauvorhaben.

Mit dem MINERGIE-Standard hat der Kanton Zürich ein Werkzeug mitgeschaffen, das sich für die Vorgabe von Zielsetzungen eignet. Dadurch können sowohl Umbau- wie Neubauvorhaben als auch die vorangegangenen Aktivitäten zur Reduktion des Energieverbrauchs in die Zielsetzungen einbezogen werden. Üblicher Anlass für den Abschluss einer Vereinbarung wird ein geplantes Bauvorhaben sein.

Die Einführung einer Konventionalstrafe unterstreicht die Ernsthaftigkeit der Abmachungen für beide Vertragsparteien.

Während die einzelnen Energieverbraucherinnen und -verbraucher auf die Umsetzung von Effizienzzielen verpflichtet werden, hat der Regierungsrat den gesamten Energieverbrauch im Blick zu halten; die Ziele für Einzelvereinbarungen sind so zu formulieren, dass die nationalen Vorgaben eingehalten werden können. Je nach dem Anteil der Vereinbarungen am Energieverbrauch des Kantons wird es erforderlich sein, auch die Einzelvorschriften im Energiegesetz und den Verordnungen im Sinne der Rechtsgleichheit anzupassen.

Toni W. Püntener (Grüne, Zürich): Dass ich meine Einzelinitiative im Rat vorstellen kann, lässt sich damit erklären, dass im Städtzürcher Wahlkreis 3/9 bei den Kantonsratswahlen zweimal gerechnet werden musste. Als ich die Einzelinitiative einreichte, erfüllte ich noch die gesetzlichen Anforderungen. Heute – als Kantonsrat – dürfte ich es nicht mehr in dieser Form tun. Ich würde mich sehr freuen, wenn auch bei meiner EI zweimal gerechnet würde, ein erstes Mal anlässlich der vorläufigen und zu einem späteren Zeitpunkt anlässlich der definitiven Unterstützung.

Ich habe beruflich sehr intensiv mit dem Energiebereich zu tun. Das zentrale Anliegen der Energiepolitik ist, dafür zu sorgen, dass mit weniger Energie mehr Nutzen erreicht wird. Um dieses Ziel zu erfüllen, wurde bis jetzt hauptsächlich auf die Einhaltung gesetzlicher Vorschriften gesetzt. Sowohl Neu- als auch Umbauten rufen nach verschiedenen Detailarbeiten, damit eine bessere Energienutzung und gleichzeitig eine Erhöhung des Raumkomfortes erreicht werden kann. Die Gesetze enthalten zahlreiche Detailvorschriften, die von der grossen Mehrheit der Bauherren auch eingehalten werden. Viele Bauher-

ren sind, im Interesse von Mensch und Umwelt, zu mehr als dem gesetzlichen Minimum bereit. Mit meiner Einzelinitiative möchte ich eigenverantwortliches Handeln unterstützen und fördern.

Wer sich verpflichtet, die Zielsetzungen der Energiepolitik mitzutragen, soll selbst über die Art der Massnahmen zu ihrer Verwirklichung bestimmen können. Diese Möglichkeit ist bereits im Energiegesetz enthalten, allerdings nur für die Grossverbraucher. Meine Initiative schlägt vor, die Regelung auf alle Energieverbraucher und -verbraucherinnen auszudehnen. Zusammen mit den zurzeit diskutierten Energieabgaben kann ein stabiles Drei-Säulen-Prinzip erreicht werden: Vorschriften sollen dort gemacht werden, wo Zwang nötig ist. Marktwirtschaftliche Ansätze sollen Anreize verstärken, wie es beispielsweise die Initiative der Grünen «Energie besteuern statt Arbeit» fordert. Hinzu kommt das Angebot freiwilliger, eigenverantwortlicher Instrumente mit Selbstverpflichtung.

Ich bitte Sie, meine EI zu unterstützen.

Esther Arnet (SP, Dietikon): Ich will meine und Ihre Energie effizient einsetzen und nur wenige Worte über die EI verlieren.

Die Idee, eigenverantwortliches Handeln Privater zu fördern, dürfte insbesondere bei den freisinnigen Ratsmitgliedern sicher auf grösste Zustimmung stossen. Insofern sehe ich der Bestimmung des Quorums für die vorläufige Unterstützung gelassen entgegen.

Es ist einleuchtend und macht Sinn, dass die Spezialregelungen für einen verantwortungsbewussten Umgang mit der Energie nicht nur den Grossverbrauchern zustehen sollen. Die EI Püntener weist richtigerweise auf diesen Missstand im Energiegesetz hin und wird daher von der SP-Fraktion vorläufig unterstützt.

Johann Jucker (SVP, Neerach): Mit Energie jeder Art soll haushälterisch umgegangen werden. Insbesondere die nicht erneuerbare Energie muss sparsam und sinnvoll eingesetzt werden. Ich gehe davon aus, dass unsere Generation in diesem Sinne erzogen wurde und nach diesem Grundsatz lebt.

Der allgemeine Rahmen wurde durch verschiedene eidgenössische und kantonale Vorschriften gesetzt. Einer dieser Erlasse ist unser kantonales Energiegesetz, das von Rat und Volk vor rund vier Jahren angenommen wurde. Das Gesetz anerkennt eine der Forderungen der EI

für Grossverbraucher. Es wurde damals seriös vorbereitet. Die verschiedensten energetischen, wirtschaftlichen, politischen und gesellschaftlichen Aspekte haben darin Eingang gefunden. Einzelne Vorschriften können nun nicht nachträglich geändert oder gelockert werden, um für Individuallösungen Raum zu schaffen.

Der Jahresenergieverbrauch wird von verschiedenen Einflüssen bestimmt. Nebst der Witterung ist gewiss auch die Einwohnerzahl und die Anzahl der Betriebe in unserm Kanton für die benötigte Energie mitverantwortlich. Einerseits betreibt der Kanton Zürich Standortmarketing, gleichzeitig soll er gemäss Initiative den gesamten Energieverbrauch um mindestens 1 Prozent senken. Passt denn das zusammen? Bei der Ahndung nicht eingehaltener Vorschriften wird dem Richter vorgegriffen und bereits ein Strafmass festgelegt. Ein solches Denken ist Ausdruck der Unsicherheit und Schwierigkeit, die die Anerkennung von Individuallösungen kennzeichnen. Konventionalstrafen dürfen meines Wissens nur bei gegenseitiger Verpflichtung eingegangen werden. Bei guten Resultaten müsste der Kanton der Individualgruppe gar etwas zurückzahlen.

Wie aus der Begründung der Initiative hervorgeht, ist der MINERGIE-Standard, soweit die Bauvorschriften eingehalten werden, anwendbar. Dessen Berücksichtigung soll jedoch freiwillig sein. Die Anreize sind vorhanden. Aus Fachkreisen werden keine speziellen Subventionen erwartet. Eine weitere Regelung erübrigt sich. Die Energieverantwortung kann, auch ohne dass das Energiegesetz zerrissen wird, in vollem Masse wahrgenommen werden.

Die SVP-Fraktion sieht sich deshalb veranlasst, die Einzelinitiative nicht zu unterstützen.

Rudolf Aeschbacher (EVP, Zürich): Gemäss heutigem Energiegesetz können Grossbezüger solche Vereinbarungen bereits abschliessen. Was diesen heute erlaubt ist, soll nach dem Willen des Einzelinitianten in Zukunft auch den Bezüger von geringeren Energiemengen offenstehen. Das scheint uns grundsätzlich ein vernünftiger Vorschlag. Bei der sehr sorgfältig ausformulierten Initiative bleiben einige Fragen bezüglich Abwicklung und Administration unbeantwortet. Sie sollen uns aber nicht daran hindern, die an und für sich sehr gute, begrüswerte Idee weiter auf die Reise zu schicken. Deshalb unterstützt die EVP-Fraktion geschlossen die Einzelinitiative.

Ruedi Hatt, Richterswil: Energiesparen ist logisch. Deshalb brauchen wir genau genommen keine Vorschriften. Was wir keinesfalls benötigen, sind weitere Regelungen oder Instrumente, die die bestehenden Vorschriften ausser Kraft setzen. Im Bereich von Energie und Wärmetechnik bleibt vieles Theorie. Die ganze Administration, die um die wärmetechnischen Untersuchungen entstanden ist, und die zahlreichen Formulare, die es in diesem Zusammenhang auszufüllen gilt, verursachen schon heute relativ viele Umtriebe.

Stellen Sie sich nun vor, Sie müssten darüber hinaus regierungsrätliche Zielvorgaben erfüllen. Der damit verbundene Aufwand wäre riesengross, ja er wäre unmöglich zu leisten. Die Daten, die dafür gebraucht würden, kämen von denjenigen, die die Zielsetzungen erfüllt sehen möchten.

Wenn ich im Initiativtext lese, dass der 25-fache Wert der Differenz vom effektiven zum vorgegebenen Jahresenergieverbrauch an die Staatskasse entrichtet werden muss, frage ich mich, wer diese Differenz aufgrund welcher Daten berechnet. Bewahren Sie den Staat vor diesem grossen administrativen Aufwand, der viel Energie und auch sehr viel Papier kostet, aber wenig Energie sparen hilft.

Ich bitte Sie, im Einklang mit der FDP-Fraktion, die Einzelinitiative nicht zu unterstützen.

Abstimmung über das Zustandekommen der vorläufigen Unterstützung

Für die vorläufige Unterstützung der Einzelinitiative stimmen 61 Ratsmitglieder. Damit ist das notwendige Quorum von 60 Stimmen erreicht. Die vorläufige Unterstützung ist zu Stande gekommen. Die Einzelinitiative geht an den Regierungsrat zur Berichterstattung und Antragstellung.

Das Geschäft ist erledigt.

9. Änderung des Gesetzes über den öffentlichen Personenverkehr
Behördeninitiative Grosser Gemeinderat Winterthur vom 1. Februar 1999

KR-Nr. 64/1999

Die Initiative hat folgenden Wortlaut:

Das kantonale Gesetz über den öffentlichen Personenverkehr vom 6. März 1988 wird wie folgt geändert:

Neufassung von § 14:

Der Verkehrsrat umfasst elf Mitglieder. Er setzt sich zusammen aus einem Mitglied des Regierungsrates als Präsidenten, je einem Abgeordneten des Kantons, des Bundes, der SBB, der Verkehrsbetriebe Zürich (VBZ) und der Winterthurer Verkehrsbetriebe (WV) sowie vier Abgeordneten der Gemeinden, wovon eine oder einer aus der Stadt Zürich und eine oder einer aus der Stadt Winterthur und eine oder einer Abgeordneten des Fahrpersonals.

Die Direktorin oder der Direktor des Verkehrsverbundes nimmt mit beratender Stimme an den Sitzungen teil.

Bund, SBB und Verkehrsbetriebe bestimmen ihre Abordnung selbst. Die übrigen Mitglieder werden vom Kantonsrat auf seine Amtszeit auf Antrag des Regierungsrates gewählt.

Neufassung von § 18, 1. Satz:

Der Verkehrsverbund garantiert ein flächendeckendes Grundangebot für den Berufs- und Freizeitverkehr auf der Basis des Taktfahrplans während der ganzen Betriebszeit.

Neufassung von § 21 Abs. 2:

Der Verkehrsrat schliesst mit den Transportunternehmungen unter Respektierung der gegenseitigen Autonomie Zusammenarbeitsverträge ab. Die für die einzelnen Fahrplanperioden notwendigen Vereinbarungen werden in Transportverträgen getroffen.

Neufassung von § 21 Abs. 4:

Der Verkehrsrat kann Unternehmungen des privaten Transportgewerbes berücksichtigen. Im Einvernehmen mit den Transportunternehmungen können dafür geeignete Transportleistungen alle zehn Jahre zur freien Konkurrenz ausgeschrieben werden. Bestehende Betriebs-einheiten sind nach Möglichkeit zu berücksichtigen. Die Vorschriften der Submissionsverordnung (LS 720.11), namentlich der §§ 26 und 3, sind einzuhalten. Solange kein gesamtkantonaler Gesamtarbeitsvertrag für das Fahrpersonal besteht, erlässt der Regierungsrat einen Normal-arbeitsvertrag, der sich an den branchenüblichen Arbeitsvor-

schriften der hauptsächlichlichen Anbieter (SBB, PTT, VBZ, WV) orientiert.

Begründung:

Das kantonale Gesetz über den öffentlichen Personenverkehr (PVG) wurde 1988 beschlossen. Der 1990 gestützt darauf eingeführte Zürcher Verkehrsverbund (ZVV) hat sich insgesamt als Erfolg erwiesen. Nach zehn Jahren ist es an der Zeit, einige grundsätzliche Mängel des PVG zu beheben. Das ZVV-Leitungsgremium, der Verkehrsrat, ist höchst einseitig zusammengesetzt. Die beiden Städte Zürich und Winterthur, die mit ihren jeweiligen Verkehrsbetrieben einen Grossteil der Fahrleistungen erbringen, sind in diesem Neuner-Gremium nur mit zwei Delegierten vertreten. Das Fahrpersonal ist überhaupt nicht vertreten. Obwohl er ein 600-Millionen-Budget verwaltet, kennt kaum jemand dieses vom Regierungsrat unter Ausschluss der Öffentlichkeit bestellte Schattengremium. Gegenüber den Transportunternehmungen schlägt der ZVV eine zunehmend forschere Gangart an, droht einseitig mit der Ausschreibung von Bus- und Tramlinien, diktiert willkürlich Zielvereinbarungen und gefährdet ausgewiesene Unternehmen wie die VBZ oder die WV in ihrer Existenz. Dazu kommen drohende Abbaumassnahmen, namentlich beim strategisch wichtigen Freizeitverkehr.

Dem will die Initiative entgegenwirken:

- mit einem klaren Leistungsauftrag für den Berufs- und Freizeitverkehr;
- durch eine ausgewogene Zusammensetzung des Verkehrsrates und seine Wahl durch den Kantonsrat, um mehr Transparenz und öffentliche Kontrolle zu schaffen;
- durch eine Verankerung der Selbstständigkeit der einzelnen Transportunternehmungen gegenüber der Vereinnahmungspolitik des ZVV;
- durch Setzung von klaren Leitplanken für die allfällige Ausschreibung von Fahrleistungen hinsichtlich Arbeitnehmerschutz und der Rechte der betroffenen Konzessionäre.

Peter Stirnemann (SP, Zürich): Ich ergreife das Wort als Sprecher der SP-Fraktion. Sie wird die Behördeninitiative vorläufig unterstützen. Bereits vor einer Woche haben wir uns mit einem Begehren um Änderung des PVG auseinandergesetzt. Heute liegt ein weiterer Antrag vor und ein dritter wird in Kürze folgen.

Das Gesetz über den öffentlichen Verkehr ist offensichtlich selbst den Grundsätzen der Mobilität unterworfen. Es wurde im März 1988 vom Volk mit einem überwältigenden Mehr von über 75 % angenommen. Nach über zehn Jahren unveränderter Gültigkeit zeigt sich immer klarer, dass Veränderungen, Anpassungen und Neugestaltungen notwendig sind, um dem Prozess «öffentlicher Verkehr» gerecht zu werden. Daraus erst resultieren attraktive Tagesangebote. Das Bedürfnis nach und die Notwendigkeit von allgemeiner Mobilität erzeugen im Rahmen der gesetzlichen Grundlagen eine kreative Eigendynamik. Gesetze, die Prozesse vernünftig regeln sollen, sind logischerweise selbst einer Bewegung unterworfen. Die Behördeninitiative belegt den Bedarf an Personenverkehr, sie zielt auf dessen wesentliche Aspekte ab.

Zur Neufassung von § 14 – Verkehrsrat: Das Organ, das die massgeblichen Entscheide über Angebot und Tarife des öffentlichen Verkehrs fällt und den ZVV führt, muss demokratisch bestellt werden. Es ist nur logisch, dass die Institution in ihrer Zusammensetzung den demokratischen Charakter widerspiegelt. Dazu gehört die adäquate Vertretung der relevanten Verkehrsunternehmen der Städte Zürich und Winterthur, die den Grossteil des öffentlichen Verkehrs bewältigen – nämlich die SBB, VBZ und Verkehrsbetriebe Winterthur. Ebenso wichtig sind aber auch die Mitwirkung und Mitbestimmung des Fahrpersonals, den eigentlichen Produzenten des öffentlichen Verkehrs. Die Wahl der Vertreter von Kanton und Gemeinden durch den Kantonsrat gewährleistet den demokratischen Charakter des Verkehrsrates.

Zu § 18 – Verbundangebot: Es ist selbstverständlich, dass ein attraktives, gegenüber dem Individualverkehr wettbewerbfähiges Angebot flächendeckend sein muss. § 18, erster Satz verankert die Forderung der SP-Fraktion nach «lückenlosen Reiseketten» im attraktiven 30-Minuten-Takt.

Zu § 21 Abs. 2 – Zusammenarbeit der Transportunternehmen: Verbund bedeutet Partnerschaft gleichwertiger Partner – der Verkehrsunternehmen unter sich auf der einen Seite, der Verkehrsunternehmen und der Verbundführung, das heisst dem Verkehrsrat, auf der andern Seite. Die Vereinbarungen sind verhandlungsfähig. Dazu bedarf es der Respektierung der gegenseitigen Autonomie, was der neue Absatz 2 gewährleistet.

Zu § 21 Abs. 4 – private Transportunternehmen: Privates Transportgewerbe soll mit berücksichtigt werden können. Die Verbundführung kann aber nicht einseitig in eigenwilliger Auslegung des bestehenden Paragraphen bestimmen, was geeignete Leistungen sind. Vielmehr sollen – gemäss dem klaren Willen des ursprünglichen Gesetzgebers – die Verkehrsunternehmen darüber entscheiden können, welche Leistungen ausgeschrieben werden. Ausschreibungen unter Missachtung der Branchenüblichkeit des öffentlichen Verkehrs sind unerlaubt, damit öffentliche Verkehrsunternehmungen nicht durch Billigangebote oder Lockerung der Arbeitsbedingungen unter Druck gesetzt werden. Eine solche Missachtung würde logischerweise das Personal benachteiligen. Von den bisherigen Sozialpartnern im öffentlichen Verkehr ausgehandelte Arbeitsbedingungen werden über Bord geworfen. Die Zielvereinbarungen des ZVV mit Transportunternehmungen lassen dies zum Teil erkennen.

§ 21 Abs. 4 verankert die Forderung von SP-Fraktion und Gewerkschaften nach einem Gesamtarbeitsvertrag für das gesamte Fahrpersonal im Verbundgebiet. Die Initiative enthält wichtige Elemente zur Gesamtrevision des PVG. Mit der vorläufigen Unterstützung.... (Die Redezeit ist abgelaufen).

Kurt Schreiber (EVP, Wädenswil): Ich spreche als Vertreter der EVP-Fraktion aus einer eigentlichen Pattsituation heraus: Die eine Hälfte der Fraktion ist für die Unterstützung der BI, die andere Hälfte dagegen. Am Gesetz sollen Änderungen vorgenommen werden, die auf den Erfahrungen der vergangenen Jahre beruhen. Das spricht für eine Unterstützung. Dem lässt sich allerdings entgegenhalten, dass die Erfahrungen in der Vergangenheit nicht so schlecht gewesen sind. Vertreter dieser Ansicht lehnen dementsprechend eine Änderung des PVG ab.

Der Verkehrsrat soll auf elf Personen ausgedehnt werden. Damit sind mehr Leute und auch mehr Gruppierungen darin vertreten und eine bessere Mitsprache ist gewährleistet. Dies ist ein Argument für die Unterstützung der Initiative. Umgekehrt wird eine Erweiterung des Verkehrsrates um vier Stimmen – und damit auch um vier Meinungen – mit einer geringeren Effizienz gleichgesetzt.

Hinsichtlich der Grundversorgung soll ein während der ganzen Betriebszeit geltendes, flächendeckendes Grundangebot gewährleistet

werden. Heute garantiert der Verkehrsverbund die Grundversorgung. Die vorgeschlagene Regelung unterscheidet sich im wesentlichen nicht von der bestehenden, wobei ich mir der engeren Fassung der neuen Formulierung bewusst bin. Sie kann aber allfällige Reduktionen, wie beispielsweise die Einführung eines Randstundenkonzepts, ebenso wenig verhindern, wie dies bisher der Fall war. Sie sehen – auch in dieser Hinsicht halten sich Dafür und Dagegen die Waage.

Als weitere Forderung sollen Transportverträge unter Respektierung der gegenseitigen Autonomie abgeschlossen werden. Damit sind wir einverstanden. Allerdings werden schon heute Verträge zwischen zwei gleichberechtigten Partnern abgeschlossen, die geforderte Autonomie ist also bereits garantiert.

§ 21 Abs. 4 schlägt, zum Schutz der Transportunternehmungen, den Erlass eines Normalarbeitsvertrages vor. Auch diese Forderung wird von der einen Hälfte der Fraktion unterstützt. Der Ansicht wird allerdings entgegengehalten, dass durch einen Normalarbeitsvertrag zu teuer produzierende Unternehmungen geschützt würden. Dem Personal sollen Löhne bezahlt werden, die die Kosten der Lebenshaltung decken. Dadurch wird gleichfalls Konkurrenzfähigkeit erzielt. Schliesslich darf in diesem Zusammenhang auch nicht das Argument ausser Acht gelassen werden, dass öffentliche Verkehrsbetriebe grundsätzlich zu teuer seien. Auch in diesem Punkt stehen sich auseinandergelagerte Meinungen gegenüber. Es ist eine Tatsache, dass der durch den ZVV ausgelöste Konkurrenzdruck vom Personal der betroffenen Unternehmungen nicht geschätzt wird. Ich habe Verständnis dafür. Umgekehrt zeigen die Erfahrungen, dass der öffentliche Verkehr dank dem vom ZVV ausgehenden Druck nicht mehr ein Fass ohne Boden darstellt. Dies sollte positiv vermerkt werden.

Ich verweise einmal mehr auf die Pattsituation unserer Fraktion hin: Die Behördeninitiative kann mit guten Gründen unterstützt oder aber auch abgelehnt werden. Ich persönlich werde die Initiative nicht unterstützen.

Hans Badertscher (SVP, Seuzach): Die SVP unterstützt die vorliegende Behördeninitiative nicht. Die vorgeschlagene Fassung von § 14 PVG will den Verkehrsrat auf elf Mitglieder erweitern. Zudem sollen die Städte Zürich und Winterthur neu je zwei Sitze im Verkehrsrat erhalten. Die Gemeinden würden hingegen einen Sitz verlieren. Eine

kürzlich vom Gemeinderat Zürich eingereichte Initiative geht in die fast gleiche Richtung. Es ist eine gewisse städtische Arroganz, wenn zwei von 171 Zürcher Gemeinden für sich vier Sitze beanspruchen und den übrigen 169 Gemeinden gerade noch zwei Vertreter zubilligen wollen. Es ist auch nicht korrekt, wenn die Winterthurer und die Zürcher Verkehrsbetriebe als Auftragnehmer des ZVV im Verkehrsrat einsitzen wollen, während den übrigen Transportunternehmungen dieses Recht nicht zustehen soll. Dass der Vorschlag aus Winterthur nicht gerade überzeugend ist, sehen wir auch aus dem knappen Abstimmungsergebnis im Winterthurer Stadtparlament. Die Behördeninitiative beabsichtigt schliesslich eine Änderung der §§ 18 und 21. Auch diese Vorschläge zielen darauf ab, den städtischen Verkehrsunternehmungen Sonderrechte zu erhalten. Offensichtlich wollen sich Zürich und Winterthur der marktwirtschaftlichen Ausrichtung des ZVV entziehen. Das dürfen wir nicht zulassen.

Ich bitte Sie im Namen der SVP-Fraktion, diese Initiative nicht zu unterstützen.

Astrid Kugler (LdU, Zürich): Die EVP/LdU-Fraktion wird die Initiative unterstützen. Gleichwohl habe ich einige kritische Anmerkungen. Sie kennen meine Einstellung zu den verschiedenen Kommissionen, Gremien, Ämtern, Unterämtern beim öffentlichen Verkehr im Kanton Zürich. Ich finde das Ganze viel zu kompliziert und undurchsichtig. Den Verkehrsrat stufe ich als ein Gremium ein, das brav nachbetet, was der ZVV vorgesprochen hat. Er reagiert nur, wenn man ihn gleichsam mit Hammerschlägen auf Fehlentwicklungen aufmerksam macht. Von alleine käme er nicht auf die Idee, aktiv zu werden. Ich erinnere an das Randstundenkonzept. Im übrigen wird der Verkehrsrat – dies ist nur eine Klammerbemerkung – als Gremium nicht demokratisch gewählt.

Die ganzen Entscheidungsabläufe und Strukturen des öffentlichen Verkehrs müssen überdacht und stark vereinfacht werden, wie ich das in einer Motion, die letztes Jahr dem Regierungsrat überwiesen worden ist, verlangt habe. Deshalb ist die Aufforderung nach Aufstockung des Verkehrsrates auf elf Mitglieder letztlich eine Schönheitsretouche, die ich aus der Sicht der Winterthurer und auch der Stadt Zürich für berechtigt halte. Ich glaube aber nicht, dass damit das Übel an der Wurzel gepackt wird.

Hingegen ist die Neufassung von § 18 von entscheidender Bedeutung. Die Behördeninitiative verlangt, dass der Verkehrsverbund ein flächendeckendes Grundangebot für den Berufs- und Freizeitverkehr auf der Basis des Taktfahrplans während der ganzen Betriebszeit garantiert. Sie wissen, dass am Taktfahrplan gerüttelt wird und dass diesbezüglich sogar schon Fehlentscheide getroffen wurden. Das Randstundenkonzept ist besonders bei den Busbetrieben noch nicht beerdigt. In ganz besonderem Masse trifft dies auf den Raum Winterthur zu, wo Schnittstellen zwischen den Bussen und Zügen beim Bahnhof Winterthur davon betroffen sind.

Mit der Änderung von § 21 sollen die Transportunternehmen wieder mehr Kompetenz erhalten – diesbezüglich teile ich die Auffassung von Kurt Schreiber gar nicht –, weil sie auch mehr Verantwortung tragen. Zur Zeit werden die Transportunternehmungen vom ZVV eher bevormundet, ein Zustand, den ich schon lange beklage und der sich bis heute nur negativ auswirkt. Eine Korrektur in die Richtung, wie sie die Behördeninitiative verlangt, erachte ich deshalb als richtig.

Ich bitte Sie, die Initiative zu unterstützen

Ulrich Isler (FDP, Seuzach): Wir haben die Behördeninitiative in der FDP sorgfältig besprochen und sehen drei Gründe für eine Ablehnung.

Der Verkehrsrat soll zugunsten der Städte von neun auf elf Personen erweitert werden. Damit wird die Mitsprache der Gemeinden – in diesem Sinne hat sich schon Hans Badertscher geäußert – sehr stark eingeschränkt.

Zum zweiten Punkt: § 18 Abs. 1 garantiert ein flächendeckendes Grundangebot – wir haben es schon von Astrid Kugler gehört – für den Berufs- und Freizeitverkehr von 0 bis 24 Uhr im Takt. Leider ist in der Initiative kein Wort über die Kosten, die dieser allumfassende Takt verursachen würde, erwähnt.

Zum letzten Punkt: In § 21 Abs. 4 soll festgehalten werden, dass nur im Einvernehmen mit den bestehenden Transportunternehmungen Transportleistungen ausgeschrieben werden können. Damit wird jeglicher Wettbewerb unter freiberuflich tätigen Betrieben erstickt und das wollen Sie wohl nicht. Es gehört dazu, dass die Staatsbetriebe durch private Unternehmungen konkurrenziert werden müssen.

Zusammenfassend halte ich fest, dass die FDP-Fraktion die Behördeninitiative einstimmig nicht unterstützen wird.

Felix Müller (Grüne, Winterthur): Die Grüne Fraktion wird diese Behördeninitiative aus den folgenden Gründen unterstützen:

Es hat in den letzten Jahren verschiedene Diskussionen über die Funktionsweise des ZVV gegeben. Wir sind der Meinung, dass nach der Einführungsphase, nach rund zehn Jahren Betriebszeit und Gültigkeit des PVG, eine grundsätzliche Überprüfung des Erlasses anhand der Initiative sinnvoll, möglich und auch nötig ist. Es geht nicht da-rum, dass der vorgeschlagene Wortlaut eins zu eins ins Gesetz überführt wird. Wichtig ist, dass die Anliegen geprüft werden, nur schon deshalb, weil die Städte Zürich und Winterthur – zwei von 171 Gemeinden – rund die Hälfte der Leistungen erbringen.

Im Vordergrund der Diskussion steht auch § 18. Es geht um die Frage, ob es nicht wichtig und richtig sei, dass der öffentliche Verkehr im Kanton Zürich während der ganzen Betriebszeit gleichartig und gleichmässig ablaufe. In diesem Sinne ist eine vorläufige Unterstützung der Initiative angezeigt. Ich bitte Sie um Zustimmung.

Abstimmung über das Zustandekommen der vorläufigen Unterstützung

Für die vorläufige Unterstützung der Behördeninitiative stimmen 61 Ratsmitglieder. Damit ist das notwendige Quorum von 60 Stimmen erreicht. Die vorläufige Unterstützung ist zu Stande gekommen.

Die Behördeninitiative geht an den Regierungsrat zur Berichterstattung und Antragstellung.

Das Geschäft ist erledigt.

10. Änderung des kantonalen Rechts in Sachen Ausgabenbeschlüsse

Behördeninitiative Gemeinderat Zürich vom 29. Januar 1999
KR-Nr. 65/1999

Die Initiative hat folgenden Wortlaut:

Das kantonale Recht ist dahingehend zu ändern, dass eine hinreichende gesetzliche Grundlage dafür geschaffen wird, dass in der Gemeindeordnung für Ausgabenbeschlüsse des Gemeinderates ein qualifiziertes Mehr von entweder der Mehrheit aller Mitglieder des Gemeinderates oder von zwei Dritteln der abgegebenen Stimmen der anwesenden Mitglieder des Gemeinderates verlangt werden darf.

Begründung:

Die kürzlich von den Stimmbürgerinnen und Stimmbürgern der Stadt Zürich angenommene Ausgabenbremse soll nach dem noch nicht rechtskräftig gewordenen Beschluss des Bezirksrates vom 2. April 1998 gegen übergeordnetes Recht verstossen, da für diese Ausgabenbremse die gesetzliche Grundlage fehlt.

Das Ziel der Ausgabenbremse ist richtig und durch ein deutliches Volksmehr bestätigt. Deshalb ist eine Behördeninitiative einzureichen, gemäss welcher die gesetzliche Grundlage dafür geschaffen wird, dass für Ausgabenbeschlüsse des Gemeinderates ein qualifiziertes Mehr von entweder der Mehrheit der Mitglieder des Gemeinderates oder von mindestens zwei Dritteln der abgegebenen Stimmen der anwesenden Mitglieder des Gemeinderates verlangt werden darf. Die Bestimmung der in Frage kommenden Ausgabenbeschlüsse ist Sache der entsprechenden Gemeindeordnung.

Mit dieser Behördeninitiative soll das Schicksal der gemäss Beschluss des Bezirksrates des Bezirks Zürich vom 2. April 1998 aufgehobenen Ausgabenbremse gemäss Gemeinderatsbeschluss vom 28. September 1997 nicht präjudiziert werden.

Alfred Heer (SVP, Zürich): Die Stadt Zürich hat einen Schuldenberg von rund 1,5 Milliarden Franken. Das Städtzürcher Volk hat deshalb eine Ausgabenbremse gutgeheissen. Der Bezirksrat hat sie jedoch kassiert, weil das kantonale Recht keine Grundlage kennt, um ein qualifiziertes Mehr für Ausgabenbeschlüsse in der Gemeindeordnung zu verankern. Aufgrund des Volksentscheides in der Stadt Zürich hat der Zürcher Gemeinderat entschieden, eine Behördeninitiative beim Kanton einzureichen, damit die fehlende gesetzliche Grundlage geschaffen wird. Der Wille des Städtzürcher Volkes und des Zürcher Gemeinderates, die Defizite in der Stadt mit einer Ausgabenbremse nicht ins Uferlose wachsen zu lassen, verdient unsere Unterstützung. Die Gemeindeautonomie wird nicht tangiert, da es der Gemeinde weiterhin überlassen bleibt, Bestimmungen über Ausgabenbeschlüsse in die Gemeindeordnung aufzunehmen.

Namens der SVP bitte ich Sie, die Behördeninitiative vorläufig zu unterstützen.

Susanne Bernasconi-Aeppli (FDP, Zürich): Auch die FDP-Fraktion wird die Behördeninitiative unterstützen.

Die Begründung geht aus der Initiative klar hervor, sie ist auch von meinem Vorredner dargelegt worden: Es macht Sinn, bei Abstimmungen über Ausgabenbeschlüsse die Möglichkeit eines qualifizierten Mehrs vorzusehen. Das eidgenössische Parlament kennt eine solche Regelung und das kantonale Parlament wird sich in nächster Zeit damit befassen. Man sollte eine gesetzliche Grundlage auf kantonaler Ebene schaffen, damit die Gemeinden selbst entscheiden können, ob sie Ausgabenbremsen einführen wollen oder nicht. Der konkrete Einzelfall betrifft die Stadt Zürich. Die Ermächtigung geht natürlich auch an alle andern Gemeinden.

Ich bitte Sie daher, die Behördeninitiative zu unterstützen.

Hansruedi Schmid (SP, Richterswil): Die Behördeninitiative des Gemeinderates der Stadt Zürich verlangt nach einer gesetzlichen Grundlage, damit die Stadt in ihrer Gemeindeordnung für bestimmte Ausgabenbeschlüsse ein qualifiziertes Mehr des Gemeinderates festlegen kann. Die als allgemeine Anregung eingebrachte Initiative wurde nötig, weil die Stadt das Stimmvolk über eine so genannte Ausgabenbremse abstimmen liess, ohne vorher abzuklären, ob damit nicht gegen übergeordnetes Recht verstossen wird.

Zurzeit ist die Rechtslage noch nicht definitiv geklärt: Der Bezirksrat hob den Volksentscheid im Jahr 1998 auf, die Stadt legte darauf Rekurs ein.

Die Behördeninitiative verlangt eine Zweidrittelsmehrheit oder eine Sperrminorität eines Drittels für Ausgabenbeschlüsse. Ein Drittel des Stadtparlamentes kann somit sämtliche Ausgabenbeschlüsse in Bereichen, die erst bestimmt werden müssen, blockieren. Wollten dies die Initianten wirklich? Waren sie sich der Konsequenzen bewusst? Eigenartig ist auch, dass in der Initiative nicht einmal angedeutet wird, welche Art von Ausgaben der neuen Regelung unterliegen. Alles in allem ein wenig präziser und wenig klarer Vorstoss.

Wenn eine neue Rechtslage für Ausgabenbeschlüsse des Gemeinderates, das heisst der Legislative in Parlamentsgemeinden, geschaffen werden soll, so müsste dies auch auf Gemeinden mit Gemeindeversammlungen anwendbar sein. Gemeindeversammlungen könnten dann Ausgaben nur noch mit Zweidrittelsmehrheit beschliessen – eine

kaum zumutbare Hürde. Auch aus grundsätzlichen Überlegungen lehnen wir Sperrminoritäten für Beschlüsse von Legislativen ab, sie sind a priori reformfeindlich.

Ich bitte Sie im Namen der SP-Fraktion, die Behördeninitiative nicht vorläufig zu unterstützen.

Germain Mittaz (CVP, Dietikon): Die CVP wird die Behördeninitiative ebenfalls unterstützen. Ich kann es kurz machen, denn die Begründung ist sehr klar. Wir haben eine Lücke im Gesetz. Sie ist zu schliessen.

Ich bitte Sie, sagen Sie Ja zur Behördeninitiative.

Marie-Therese Büsser-Beer (Grüne, Rüti): Ausgabenbremsen sind – nicht nur in der Stadt Zürich – in Mode. Wir werden in unserer nächsten Sitzung über dieses Instrument auf kantonaler Ebene diskutieren.

In der vorberatenden kantonsrätlichen Kommission wurde vom Regierungsrat und von Fachleuten klar darauf hingewiesen, dass Ausgabenbremsen den Finanzhaushalt nicht sanieren. Hingegen erschweren sie die Lösung von Aufgaben, die sich neu stellen. Das wollen die Grünen nicht. Sparen soll man durch Hinterfragen von Bisherigem, durch Streichen von alten Privilegien und alten Zöpfen. Notwendig Neues hingegen darf nicht verhindert werden.

Wir unterstützen die Einführung von Ausgabenbremsen auf keiner Stufe. Wir erachten die Erschaffung rechtlicher Grundlagen für die Gemeinden als unnötig. Wir werden die Behördeninitiative deshalb nicht provisorisch unterstützen.

Werner Scherrer (EVP, Uster): Ich habe vorhin mit meinem Votum gezögert, um den Stadtzürcher Kolleginnen und Kollegen Gelegenheit zu einer Stellungnahme zu geben.

Man kann von Beschlüssen über Ausgabenbremsen halten, was man will. Aber es ist wirklich stossend, wenn Volksentscheide wegen fehlendem kantonalen Recht nicht rechtskräftig werden. Der eigentliche Inhalt des Entscheides ist meines Erachtens nicht von Belang, es geht vielmehr um die gesetzliche Möglichkeit, eine beschlossene Ergänzung der Gemeindeordnung zu vollziehen. Dieser Mangel ist zu beheben und die Behördeninitiative vorläufig zu unterstützen.

Abstimmung über das Zustandekommen der vorläufigen Unterstützung

Für die vorläufige Unterstützung der Behördeninitiative stimmen 95 Ratsmitglieder. Damit ist das notwendige Quorum von 60 Stimmen erreicht. Die vorläufige Unterstützung ist zu Stande gekommen.

Die Behördeninitiative geht an den Regierungsrat zur Berichterstattung und Antragstellung.

Das Geschäft ist erledigt.

Ratspräsident Richard Hirt: Die Geschäftsleitung beantragt, die Geschäfte 11 und 12 gemeinsam zu behandeln, das heisst, sie werden gemeinsam diskutiert. Die Abstimmungen über die vorläufige Unterstützung der Einzelinitiative und der Überweisung des Postulats von Marie-Therese Büsser-Beer werden selbstverständlich getrennt durchgeführt. Sie sind damit einverstanden.

11. Änderung des Strassengesetzes zur verursachergerechten- und gesetzeskonformen Verwendung der Erträge der Leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) im Kanton Zürich
Einzelinitiative Regula Weber, Thalwil, vom 10. Februar 1999
KR-Nr. 77/1999

Die Initiative hat folgenden Wortlaut:

Das Gesetz über den Bau und Unterhalt der öffentlichen Strassen (Strassengesetz) vom 27. September 1981 wird wie folgt ergänzt:

§ neu:

Der Kanton verwendet die Erträge aus der eidgenössischen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) wie folgt:

- zur Deckung der aus Strassenverkehrsunfällen entstehenden, nicht durch die Verursacher und deren Versicherungen gedeckten Kosten im Gesundheitswesen des Kantons Zürich;

- _ zur Abgeltung der dem Kanton und den Gemeinden entstehenden Kosten für die Verkehrsregelung und –überwachung des Strassenverkehrs durch die Polizei im Kanton Zürich (inklusive Nationalstrassen);
- _ für die Beiträge des Kantons an die Gemeinden zur Deckung ihrer Aufwendungen für das Strassenwesen, insbesondere auch zur Behandlung des Meteorwassers;

Begründung:

Dem Kanton Zürich stehen ab dem Jahr 2001 aus den Mitteln der LSVA jährlich zwischen 15 und 25 Millionen Franken, ab 2005 zwischen 40 und 50 Millionen Franken zur Verfügung.

Der Kanton Zürich beabsichtigt, mit diesen Geldern vor allem den Strassenbau zu beschleunigen. Dies widerspricht krass dem Willen des Stimmvolkes. Das Schweizer Volk wollte mit der Annahme der LSVA vor allem die Güter auf die Bahn bringen und sicher nicht spezifisch den Strassenbau fördern.

In dem vom Volk angenommenen Bundesgesetz über eine leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (Schwerverkehrsabgabengesetz SVAG) wird im Zweckartikel 1 bestimmt, dass mit der LSVA der Schwerverkehr die ihm zurechenbaren Wegekosten und Kosten zulasten der Allgemeinheit langfristig decken solle. Weiter bestimmt Art. 19 Abs. 3, dass die Kantone ihren Anteil am Reinertrag der LSVA «vorab für den Ausgleich der von ihnen getragenen ungedeckten Kosten im Zusammenhang mit dem Strassenverkehr» verwenden.

Im Kanton Zürich werden grosse Teile der seit Jahrzehnten vom Strassenverkehr verursachten, ungedeckten Kosten aus allgemeinen Steuergeldern gedeckt. Bevor im Kanton Zürich neue Strassen gebaut werden, sind in erster Linie diese Kosten aus der LSVA zu decken. Dadurch kann der Staatshaushalt wesentlich entlastet werden. Die dadurch frei werdenden Mittel können für vordringliche staatliche Tätigkeiten eingesetzt werden, zum Beispiel für eine zielgerichtete und verstärkte Förderung des öffentlichen Verkehrs, wie das in der Abstimmungspropaganda für die LSVA auch versprochen wurde.

12. Verwendung des Kantonsanteiles aus der Leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA)

Postulat Marie-Therese Büsser-Beer (Grüne, Rüti) und Heidi Müller (Grüne, Schlieren) vom 28. September 1998 (schriftlich begründet)

KR-Nr. 358/1998, RRB-Nr. 36/4. Januar 1999 (Stellungnahme)

Das Postulat hat folgenden Wortlaut:

Der Regierungsrat wird ersucht, ein Konzept auszuarbeiten und umzusetzen, das garantiert, dass die dem Kanton zukommenden Erträge aus der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) für Massnahmen zur Vermeidung von durch den Schwerverkehr verursachten externen Kosten und zur Behebung der entstehenden Schäden verwendet werden.

Begründung:

Am 27. September 1998 hat das Schweizervolk der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) zugestimmt. Ein Drittel der vorgesehenen Einnahmen werden den Kantonen zufließen. Nach Aussagen des Baudirektors während des Abstimmungskampfes soll der gesamte LSVA-Ertrag des Kantons Zürich dem Strassenfonds zufließen, vorab für den Nationalstrassenbau.

Gemäss Ausführungen des Dienstes für Gesamtverkehrsfragen des Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation haben die Kantone bei der Verwendung der LSVA-Gelder jedoch einen sehr grossen Spielraum. Neben der Verwendung für den Bau und den Unterhalt der Strassen sind auch Beiträge an die Behebung von Schäden möglich, die durch den Schwerverkehr verursacht werden. Dies sind beispielsweise Massnahmen für die Volksgesundheit, den Landschaftsschutz, die Waldpflege, die Sanierung von Gebäuden und Denkmälern, Lärmschutzmassnahmen oder Projekte für die Verbesserung der Sicherheit für die schwächeren Verkehrsteilnehmenden. Auch Massnahmen zur Vermeidung der Entstehung von externen Kosten, zum Beispiel Förderungsmassnahmen für den öffentlichen Regional- und Agglomerationsverkehr, sind möglich.

Mit der Einführung der LSVA sollen vor allem die vom Schwerverkehr verursachten externen Kosten eingefordert werden. Die entstehenden externen Kosten des Schwerverkehrs im Kanton Zürich werden zu einem beträchtlichen Teil von der Allgemeinheit – also den Zürcher Steuerzahlerinnen und Steuerzahlern – getragen. Die an den Kanton rückvergüteten LSVA-Gelder sollten deshalb in erster Linie zur Vermeidung solcher externer Kosten und zur Behebung der entstehenden Schäden verwendet werden.

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

Gemäss dem Bundesgesetz über eine leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (Schwerverkehrsabgabegesetz, SVAG, noch nicht in Kraft, Abstimmungsvorlage vom 27. September 1998) sollen mit der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) die dem Schwerverkehr zurechenbaren Wegkosten und Kosten zu Lasten der Allgemeinheit langfristig gedeckt werden. Dabei umfassen die Kosten zu Lasten der Allgemeinheit den Saldo der externen Kosten und den Nutzen von gemeinwirtschaftlichen Leistungen des Schwerverkehrs. Der Bund verwendet seinen Anteil am Reinertrag – zwei Drittel – vorab zur Finanzierung von Eisenbahngrossprojekten, die Kantone verwenden ihren Anteil am Reinertrag – ein Drittel – vorab für den Ausgleich der von ihnen getragenen ungedeckten Kosten im Zusammenhang mit dem Strassenverkehr.

Der Bundesrat ist bei der Ablehnung des Gesuchs des Kantons Zürich um Gewährung eines Darlehens von 400 Millionen Franken für den raschen Bau der N4/N20 am 25. Februar 1998 davon ausgegangen, dass «der Kanton den auf 130 Millionen Franken geschätzten Kantonsanteil aus den zusätzlichen kantonalen Mitteln der LSVA rechtzeitig wird aufbringen können, sodass die in jedem Fall anzustrebende Gleichzeitigkeit der Projekte Üetliberg und Islisberg gewährleistet werden kann.» Es sei in dieser Situation nicht erforderlich und auch nicht angezeigt, hier dem Kanton Zürich derzeit weitergehende finanzielle Hilfestellungen anzubieten. Aus diesem Grund gewährte der Bundesrat lediglich einen Überbrückungskredit von höchstens 26 Millionen Franken zur Lösung des Finanzierungsengpasses bis zum Jahre 2001.

Der Bund hat den Kanton Zürich, der zum termingerechten Bauvollzug verpflichtet ist, ausdrücklich zum beschleunigten Bau der Nationalstrassen auf seinem Gebiet angehalten. Dazu gehören neben der Südwestumfahrung von Zürich (mit Üetlibergtunnel) und der Autobahn durch das Knonaueramt (mit Islisbergtunnel) auch der Bau der Städtzürcher Nationalstrassen SN1 mit dem Stadttunnel (Irchel-Letten) und der SN3 mit der Sihltiefstrasse (Letten-Sihlhölzli/Brunau). Der Kanton ist somit auf Grund einer klaren Anweisung des Bundesrates verpflichtet, ab 2001 den LSVA-Anteil für die Fertigstellung des von der Bundesversammlung beschlossenen Nationalstrassennetzes zu verwenden.

Auch wenn der LSVA-Anteil des Kantons vorerst hauptsächlich für die Schliessung der Nationalstrassenlücken eingesetzt wird, so dient er doch auch Lärm- und Umweltschutzmassnahmen, indem Nationalstrassen immer auch den Zweck verfolgen, den Verkehr zu sammeln und von den Siedlungsgebieten fern zu halten. Für drei der genannten Nationalstrassenbauwerke gilt dies im ganz besonderen Masse: Der Islisbergtunnel, der Stadttunnel und die Sihltiefstrasse sind Bauten, die besonders zur Entlastung der Bevölkerung und im Interesse des Umweltschutzes erstellt werden. Insofern werden die dem Kanton zufließenden LSVA-Mittel durchaus auch zur Deckung der durch den Strassenverkehr zu Lasten der Allgemeinheit entstehenden Kosten verwendet.

Sobald die grossen Nationalstrassenvorhaben und die wichtigen kantonalen Vorhaben wie die Lückenschliessung bei der Oberlandautobahn ausgeführt sind, werden die LSVA-Mittel vermehrt auch zur Deckung der weiteren externen Kosten verwendet.

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

Marie-Therese Büsser-Beer (Grüne, Rüti): Im September 1998 stimmte das Schweizer Volk der Einführung einer leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe zu. Vermehrter Umweltschutz durch Verlagerung des Schwerverkehrs auf die Schiene war der Grundgedanke der LSVA. Die Stimmbürger wollten mit ihrem Entscheid eindeutig die Bahn stärken. Dass nun die Erträge des Kantons vollumfänglich dem Nationalstrassenbau zugute kommen sollen, trägt dem Volkswillen in keiner Weise Rechnung.

Die LSVA soll die Umsetzung der Alpeninitiative ermöglichen. Wird nun dieses Geld für den Bau neuer Strassen eingesetzt, geht die beabsichtigte Lenkungswirkung verloren. Durch höhere Kapazitäten und schnellere Verbindungen wird die Attraktivität der Strassen gesteigert. Dies ist ein Unsinn, der dem Geist der neuen Bestimmung widerspricht.

Logischer und sinnvoller wäre es, die Erträge zur Verstärkung der Lenkungswirkung zu verwenden. Sie liessen sich zur Behebung von Schäden, die durch den Schwerverkehr entstanden sind, und zur Vermeidung weiterer Kosten einsetzen.

Die Kantone verfügen in Bezug auf die Verwendung der LSVA-Gelder über einen grossen Spielraum. Der Ertrag ist gemäss Gesetzestext für den Ausgleich der ungedeckten Kosten im Zusammenhang mit dem Strassenverkehr zu verwenden. Als Beispiele seien die im Postulat und in der Einzelinitiative erwähnten Massnahmen und Aufgaben genannt:

- _ Übernahme der Kosten, die durch den Verkehr verursacht werden
- _ Sanierung von Gebäuden bei Lärm- und Abgasschäden
- _ Erhöhung der Verkehrssicherheit vor allem für die schwächeren Verkehrsteilnehmer
- _ Aufwendungen für die Polizei und die Forderungen des öffentlichen Regional- und Agglomerationsverkehrs, wie es auch vom Bund empfohlen wird.

Der Bund plant, den Unterhalt der Nationalstrassen vollumfänglich zu übernehmen. Damit würde der Strassenfonds massiv entlastet. Umgekehrt müssen die Kantone vermehrt für die Kosten des öffentlichen Verkehrs aufkommen. Diese Mehrbelastung der Staatskasse könnte beispielsweise mit LSVA-Erträgen abgedeckt werden. Dass die LSVA-Erträge zur Förderung des Schienentransports und zur Verbesserung der Umweltsituation eingesetzt werden sollten, gesteht auch der Regierungsrat – wenn auch verklausuliert – in seiner Antwort zum Postulat grundsätzlich zu. Anschliessend versucht er aber in gewundenen Formulierungen den Bau der neuen Nationalstrassenabschnitte als Umweltschutzmassnahmen zu verkaufen. Auch dem Regierungsrat dürften Statistiken und Expertenberichte bekannt sein, die belegen, dass durch den Bau neuer Strassen und die Erhöhung der Strassenkapazität das Verkehrsproblem nicht gelöst, sondern verlagert und letztlich noch vergrössert wird.

Die LSVA-Gelder gehören der Umwelt, nicht der Strasse, und zwar von Anfang an, nicht erst, wenn sich die Probleme durch den Bau neuer Strassen noch vergrössern. Mit Geldern, die auf eine Abnahme des Gütertransportes auf der Strasse und eine Verringerung der damit verbundenen Schäden abzielen, darf der Strassenfonds des Kantons Zürich nicht saniert werden. Ein solches Ansinnen widerspricht dem Zweckartikel des LSVA-Gesetzes diametral. Die Abgaben sollen ja die Ausgangsbedingungen der Schiene im Transportmarkt verbessern und damit zu einem vermehrten Gütertransport durch die Bahn füh-

ren. Ein Ausbau des Nationalstrassennetzes bewirkt das genaue Gegenteil.

Ich bitte Sie um Zustimmung zum Postulat und um vorläufige Unterstützung der Einzelinitiative, damit auch im Kanton Zürich Sinn und Zweck der LSVA erfüllt, die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs gesteigert und die Umweltsituation verbessert werden.

Reto Cavegn (FDP, Oberengstringen): Im Namen der FDP-Fraktion bitte ich Sie, sowohl das Postulat als auch die Einzelinitiative betreffend die Verwendung des Kantonsanteils an der LSVA nicht zu unterstützen.

Das Versprechen des Regierungsrates im LSVA-Abstimmungskampf, mit einem Ja werde die Finanzierbarkeit der Lückenschliessung im Kanton Zürich möglich, hat wesentlich zum Erfolg der LSVA beigetragen. Auch kürzte der Bundesrat die angestrebte Vorfinanzierung von 400 Millionen Franken für die Zürcher Autobahn mit dem Verweis auf die zukünftigen Erträge der LSVA massiv auf 26 Millionen. Und nun sollen diese Erträge, deren Umfang ja höchst unklar ist, nach dem Ansinnen der beiden Vorstösse für alles andere als die Lückenschliessung verwendet werden. Nach dem Motto «von hinten durch die Brust ins Auge» soll der Regierungsrat gezwungen werden, sein Wort zu brechen.

Nicht nur das Vorgehen, auch die Absicht der Initianten beider Vorstösse kann nicht akzeptiert werden. Die Verhinderungs- und Verzögerungstaktik der Strassengegner geht wider besseren Wissens immer noch davon aus, dass allein eine Lückenschliessung dem motorisierten Verkehr diene. Gerade die Beispiele Zürich, Birmensdorf und «Säuliamt» zeigen klar, dass die Lückenschliessung der Wohnbevölkerung zugute kommt, wenn die Stadt und die Dörfer nicht mehr unter dem Durchgangsverkehr leiden müssen. Marie-Therese Büsser-Beer – es geht wirklich an, dass die Gelder gemäss dem Versprechen des Regierungsrates für die Lückenschliessung verwendet werden.

Ich beantrage Ihnen im Namen der FDP-Fraktion, beide Vorstösse nicht zu unterstützen.

Hartmuth Attenhofer (SP, Zürich): Der Zürcher Kantonsrat steht zur Zeit vor einem Problem, das er in dieser ähnlichen Form vor wenigen Wochen schon einmal hat lösen wollen. Ich spreche von der Diskus-

sion über die Wiederholung der Abstimmung betreffend fünfte Ausbautetappe des Flughafens. Damals versuchte man zu interpretieren, worüber denn eigentlich das Volk entschieden habe, ob es belogen oder falsch informiert worden sei. Wir sind zu einem Entschluss gekommen, den ich akzeptieren kann.

Heute diskutieren wir ganz ähnlich: Es wird behauptet, das Volk stimmte der LSVA zu, weil es das Versprechen erhalten hätte, mit den Abgaben würden Strassen gebaut. Über die LSVA wurde gesamtschweizerisch abgestimmt. Das Volk sagte Ja, die Kantone haben sich danach zu richten. Der Beschluss verlangt die Internalisierung der externen Kosten, wie Marie-Therese Büsser-Beer dargelegt hat – ich brauche darauf nicht weiter einzugehen.

Wer die ablehnende Begründung der Regierung in der Antwort zum Postulat liest, wird staunen, wie sehr die Regierung ihren Interpretationsspielraum ausgeweitet hat. Sie sagt, die Internalisierung würde eben durch den Bau neuer Strassen gewährleistet. Das ist eine ganz neue Art, ein Abstimmungsresultat zu interpretieren. Wenn man diesen Faden weiterspinnet, würde dies bedeuten: Je mehr Auto gefahren wird, desto mehr ist der Umwelt Genüge getan. Das kann so nicht sein. In der ganzen Vergangenheit, in der Geschichte der Menschheit führte der Strassenbau dazu, dass noch mehr Verkehr entstanden ist. Es war nie umgekehrt. Der Verkehr ist ja der Verursacher dieser externen Kosten, die internalisiert werden sollen.

Lassen Sie mich noch auf die Einzelinitiative hinweisen. Das betrifft vor allem Sie, meine Damen und Herren von der SVP: Absatz 4 des vorgeschlagenen Paragraphen fordert, dass die Meteorwassergebühren durch die LSVA zu bezahlen seien. Die SVP ihrerseits hat einen Vorstoss eingereicht, der verlangt, dass diese Gebühren, durch die Staatskasse finanziert werden sollen. Mit der Einzelinitiative können wir zwei Fliegen mit einer Klappe schlagen. Wenn die Motion Vilmar Krähenbühl und Mitunterzeichnende (KR-Nr. 146/1999) durchkommt, wird sich die Kommission, die darüber berät, auch mit dieser Einzelinitiative befassen. Ich habe darauf hingewiesen, dass wir uns schon einmal in einer ähnlichen Situation befunden haben. Die Lage ist blockiert, Reto Cavegn – schauen Sie sich den Flughafen an. Nicht die Ratsmitglieder ziehen die Sache ans Bundesgericht weiter, dies ist von anderer Seite geschehen. Mit der LSVA werden wir in die gleiche Situation hineingeraten. Die Interpretation des Abstimmungsresulta-

tes durch den Kanton wird vor Bundesgericht angefochten werden. Auf den Strassenbau wird eine jahrzehntelange Blockade zukommen. Wenn Sie das vorliegende Postulat und die entsprechende Einzelinitiative unterstützen, können Sie es verhindern.

Hans Badertscher (SVP, Seuzach): Am 27. September 1998 hat das Schweizer Volk einer übertriebenen Steuer, genannt LSVA, zugestimmt. Alle Fahrzeuge über 3,5 Tonnen Gesamtgewicht werden neben der Fahrzeugsteuer, die der Kanton erhebt, durch die LSVA massiv belastet. Sie wird letztlich von der Wirtschaft und den Endverbrauchern finanziert. Der Bund verwendet zwei Drittel der Einnahmen aus der LSVA für die Finanzierung der Eisenbahngrossprojekte, die ja eine Umlagerung von Personen- und Güterverkehr zum Ziel haben. Einen Drittel des Reinertrages der LSVA erhalten die Kantone. Auch der Zürcher Regierungsrat hat sich für die Einführung der LSVA stark gemacht, um den Strassenfonds aufzubessern und die Auflagen im Nationalstrassenbau, die der Bund erlassen hat, zu erfüllen.

Die Schliessung der Nationalstrassenlücken muss auch aus wirtschaftlichen Gründen rasch realisiert werden. Staus kosten viel Geld, erzeugen Aggressivität und verleiten, auf Nebenstrassen auszuweichen, um das Ziel pünktlich zu erreichen. Wenn wir der vom Verkehr geplagten Bevölkerung helfen wollen, müssen wir den LSVA-Anteil vollumfänglich für die Fertigstellung des Nationalstrassennetzes verwenden. Durch die Realisierung der Eisenbahnprojekte und die Schliessung der Nationalstrassenlücken werden die Forderungen der Postulantin fast automatisch erfüllt.

Die SVP-Fraktion wird dieses Postulat nicht unterstützen.

Rudolf Aeschbacher (EVP, Zürich): Beide Vorstösse zielen in die gleiche Richtung. Sie wollen dafür sorgen, dass die Gelder, die der Kanton Zürich aus der LSVA erhalten wird, nicht in erster Linie für neuen, forcierten Strassenbau, sondern zur Deckung der externen Kosten, zu ihrer Internalisierung, verwendet werden.

Das scheint uns absolut gerechtfertigt, weil mit der LSVA-Abstimmung die Umlagerung des Güterschwerverkehrs von der Strasse auf die Schiene als Hauptziel verfolgt wurde – und nicht eine massive Ankurbelung des Strassenbaus in den Kantonen. Das lässt sich

auch in Artikel 19 Abs. 3 des LSVA-Gesetzes nachlesen, wonach die Gelder «vorab für den Ausgleich der von den Kantonen getragenen ungedeckten Kosten» eingesetzt werden sollen. Wer der LSVA zugestimmt hat, hat sein Ja nicht deshalb in die Urne gelegt hat, um dem Kanton Zürich eine grössere Einnahmequelle für seinen Strassenfonds zu öffnen. Als Hauptziel stand vielmehr die Verlagerung des Schwerverkehrs im Vordergrund. Mit einem forcierten Strassenbau erreichen wir nichts anderes, als dass das System Strasse attraktiver, leistungsfähiger und damit auch mehr genutzt wird. Hohe Attraktivität ist – das lässt sich an jedem Ort, bei jedem Geschäft und jedem Verkehrsmittel feststellen – der entscheidende Punkt für den entsprechenden Zuspruch.

Deshalb ist es absolut richtig und auch gesetzeskonform, nicht bundesrechtswidrig, dass die Kantone darüber entscheiden, wofür sie den Hauptteil dieser Gelder einsetzen möchten, die sie vom Bund aus der LSVA erhalten. Die Zielsetzung, die mit beiden Vorstössen verfolgt wird, scheint uns richtig, die EVP-Fraktion wird grossmehrheitlich beide unterstützen.

Vilmar Krähenbühl, (SVP, Zürich): Ich spreche zur Einzelinitiative von Regula Weber. Wir werden sie nicht vorläufig unterstützen, was sicher nicht erstaunt.

Vier Gründe bewegen uns dazu: Einzelinitiantin Regula Weber übersieht grosszügig, dass die Mittel der LSVA vom Schwerverkehr getragen werden und deshalb vor allem für Probleme, die von diesen Verkehrsmitteln verursacht werden, einzusetzen sind. Wollen Sie denn in Zukunft den Schwerverkehr durch Ihre Dörfer fahren lassen? Wollen Sie Ihre Kinder weiterhin, vor allem im Bezirk Affoltern, durch den Schwerverkehr gefährdet sehen?

In dieser Hinsicht widerspricht sich nicht nur Frau Weber, sondern auch die Ratsseite, die hinter dem Vorstoss steht. Es ist bei gewissen Leuten offensichtlich Usus, auf Verursachergerechtigkeit zu pochen, sofern sie zu ihren Gunsten ist. Wenn damit Vorteile für die Gegenseite verbunden sind, will man nichts mehr davon wissen.

Zum zweiten Punkt: In der vergangenen Legislatur hat der Kantonsrat eine sehr breite Diskussion über verschiedene Vorstösse zum Strassenfonds geführt. Der allseits akzeptierte Kompromiss in der Kommission war, sämtliche Vorstösse sowohl von linker als auch von

rechter Seite abzuschreiben und reinen Tisch zu machen, das heisst das Strassengesetz in seiner heutigen Form zu belassen. Das war ein sehr vernünftiger Entscheid, den ich auch heute noch befürworte.

Zum dritten Punkt: Über die Interpretation des Volkswillens gehen die Meinungen, je nach Standpunkt, massiv auseinander. Mit der vorgeschlagenen einseitigen Auslegung kommen wir nicht weiter. Vor allem auch der damalige Regierungs- und heutige Ständerat Hans Hofmann hat seine Unterstützung klar an die Verwendung der Gelder für den Strassenbau gekoppelt und seinen Standpunkt auch wiederholt der Öffentlichkeit dargelegt. Wenn man heute von dieser Interpretation abweicht, ist das eine Verdrehung der damaligen Aussagen. Ich möchte auch Marie-Therese Büsser-Beer darauf hinweisen, dass lediglich eine Lückenschliessung, nicht aber ein Ausbau der Strassen beabsichtigt ist. Die Lückenschliessung ist unbedingt nötig, um Ortsumfahrungen zu realisieren, damit nicht der Schwerverkehr – der Verkehr allgemein – die Dörfer weiterhin belastet.

Zum letzten Punkt: Der Vorstoss ist in seiner vorgegebenen Form gar nicht erfüllbar, weil § 3 abschliessend aufzählt, was zur Strasse gehört und mit der LSVA finanziert werden muss. Darüber hinaus müsste auch § 28, der die Finanzierung regelt, geändert werden. Beides wird von der «fundamentalistischen» Einzelinitiative nicht verlangt. Das Gesetz kann nicht einfach ergänzt, sondern müsste neu geschrieben werden.

Ich bitte Sie aus den genannten Gründen, auf eine vorläufige Unterstützung der Einzelinitiative zu verzichten.

Astrid Kugler (LdU, Zürich): Wie wir gehört haben, beabsichtigt die Regierung, die Gelder aus der LSVA für den Bau von neuen Strassen zu verwenden. Allerdings gebührt die rote Karte nicht nur dem Zürcher Regierungsrat.

Der sozialdemokratische Verkehrsminister selbst hat dem Kanton Zürich auf unzulässige Art und Weise erlaubt, die Strassen mit den LSVA-Geldern zu bauen. Damit hintertreibt er die ehernen Absichten des Gesetzes. Ähnlich skurril lautete seine Antwort auf eine Anfrage von Nationalrat Roland Wiederkehr. Die Erwiderungen des Zürcher Regierungsrates auf Postulat und Einzelinitiative entsprechen genau der Antwort des Bundesrates auf die Anfrage Roland Wiederkehrs. Er bezieht sich bei seinen Erklärungen auf die ungedeckten Wegekosten.

Wenn man eine neue Strasse baut, werden die ungedeckten Wegekosten natürlich noch grösser. Wir wissen, dass sie bei weitem nicht von den Verursachern bezahlt werden, sondern dass ein beträchtlicher Teil aus der Staatskasse mitfinanziert werden muss. Ich spreche lediglich von den direkten Kosten. Hinsichtlich der ungedeckten Beträge besteht ein noch viel grösseres Defizit, das den Verursachern angelastet werden müsste, was heute aber nicht zur Diskussion steht.

Es ist natürlich, dass solche unheiligen Allianzen zwischen linken Exekutivmitgliedern und rechtslastigen Parlamentariern einen Teil der Parteien freut, weil sie der Machterhaltung dienen. Wir wissen aber auch seit Jahren, dass sich ein Teil des Volkes von der Politik abwendet und nicht mehr an die Urne geht, weil es resigniert hat.

Wieder andere triumphieren, wenn auch linke Exponenten das Volk an der Nase herumführen.

Ich bitte Sie, die Einzelinitiative wie auch das Postulat zu überweisen.

Willy Germann (CVP, Winterthur): Trotz einiger Mängel vor allem bei der Einzelinitiative bitte ich Sie, beide Vorstösse vorläufig zu unterstützen. Es schleckt doch keine Geiss weg: Das Volk hat der LSVA zugestimmt, um den Schwerverkehr auf den öffentlichen Gütertransport umzulenken und dem Verursacherprinzip besser nachzuleben. Der Regierungsrat sieht eine sehr enge Zweckbindung der LSVA-Gelder vor, genauso wie er es früher für die Gelder des Strassenfonds vertreten hat. Damals verhinderte das mehrmalige Nein des Volkes eine erweiterte Zweckbindung – eine ausgepresste Zitrone lässt schliesslich wenig Spielraum.

Mit den LSVA-Geldern liegt die Situation aber anders. Ich habe grundsätzlich nichts dagegen, dass diese Einnahmen in den Strassenfonds fliessen. Aber jetzt wäre der Zeitpunkt für eine Erweiterung der Zweckbindung gekommen. Es handelt sich um einen jahrelangen Streitpunkt in einer Strassenfinanzierungskommission. Sie erinnern sich, in einer Pattsituation wurde ein ganzes Paket von Vorstössen begraben. Ich habe nichts dagegen, dass LSVA-Gelder auch für die Lü-

ckenschliessung von Autobahnen verwendet werden. Das sind immerhin gebundene Ausgaben, ob es uns passt oder nicht.

Eine erweiterte Zweckbindung würde erlauben, diese Gelder verursachergerecht auch für polizeiliche Ausgaben einzusetzen. Als Beispie-

le seien Verkehrsmanagement und bessere Verkehrssicherheit genannt: Staus erschweren den öffentlichen wie den privaten Verkehr. Mit den 40-Tönnern auf Staatsstrassen, die nun einmal eine gewisse Breite aufweisen, kommen neue Probleme auf uns zu. Es ist aber auch denkbar, dass die Gelder für strassenentlastende Massnahmen verwendet würden, wenn Kapazitätsgrenzen erreicht sind. In diesem Zusammenhang sei die Stadtbahn Glatttal genannt. Auch dafür könnten LSVG-Gelder durchaus eingesetzt werden.

Der Schwerverkehr verursacht bereits heute sehr grosse externe Kosten, die durch den Kanton finanziert werden müssen. Die künftigen 40-Tönnern werden sie noch höher treiben. Und diese Kosten sollten abgegolten werden.

Wir müssen rechtzeitig die Weichen stellen, ich bitte Sie, beide Vorstösse zu unterstützen.

Reto Cavegn (FDP, Oberengstringen): Ich möchte nur ein kurzes Wort über die indirekten Wegekosten verlieren, die Astrid Kugler erwähnt hat: Die Strassenrechnung weist bezüglich der Wegekosten im Jahre 1995 einen Eigenwirtschaftlichkeitsgrad von 100,3 % und 1996 von 102 % auf. Der private Motorfahrzeugverkehr deckte die Kosten während dreier Jahre vollumfänglich. 1998 betrugen die Fiskalleistungen für die Strassen insgesamt 8,6 Milliarden Franken. Davon flossen 2,9 Milliarden ohne Zweckbindung in die allgemeine Bundeskasse. Ich bitte Sie um Kenntnisnahme.

Martin Bäumle (Grüne, Dübendorf): Es war heute viel von der Umwelt die Rede. Ich werde das nicht tun, ich spreche von Finanzpolitik. Wer die Initiative unterstützt, ist bereit, die Folgekosten des Verkehrs teilweise über die LSVG zu bezahlen und damit den Steuerzahler im Kanton Zürich zu entlasten – ein Argument, das gerade bei den Ratsälteren sehr beliebt ist. Weil sie aber gegen die Initiative sind, verfechten sie heute das Gegenteil: Sie wollen damit Strassen bauen. Die ungedeckten Kosten, die bereits aufgelaufen sind, müssen weiterhin vom Steuerzahler getragen werden, was eine Verschlechterung der Situation bedeutet. Zusätzlich lässt sich ausrechnen, dass jeder in eine neue Strasse investierte Franken vier weitere Franken externer Kosten verursachen wird. Wird die Initiative abgelehnt, gibt es «eine negative

Rückkoppelung»: Neue Strassen verursachen zusätzliche Folgekosten, die ihrerseits vom Steuerzahler berappt werden müssen.

Mir scheint das eine etwas schizophrene Finanzpolitik, die die SVP betreibt. Sie will die Steuern um 20 % senken, beschliesst aber, wenn sie die Initiative ablehnt, genau das Gegenteil. Der Steuerzahler soll weiter für Kosten aufkommen, die einen andern Verursacher, den Strassenverkehr, treffen müssten. Für mich ist eine solche Finanzpolitik kurzsichtig, aber vor allem auch unseriös.

Astrid Kugler (LdU, Zürich): Reto Cavegn, ich muss Ihnen widersprechen: Es ist nicht wahr, dass die Wegekosten zu 100 oder gar 100,3 % gedeckt werden. Nicht berücksichtigt bleibt die Verkehrsregelung und die Verkehrsüberwachung. In dieser Rechnung nicht enthalten sind auch die Ausgaben der Gemeinden, die sich aus dem Bau und Unterhalt des gemeindeeigenen Strassennetzes ergeben. Im speziellen wird auch die Behandlung des Meteorwassers nicht berücksichtigt. Sie können die entsprechenden Beiträge heute vom Kanton einfordern. Alles in allem geht es um nicht wenige Millionen Franken, die aus der allgemeinen Staatskasse gedeckt werden müssen. Bitte, lassen Sie doch künftig das Märchen, dass der Strassenverkehr seine eigenen direkten Wegekosten bezahle, beiseite.

Ernst Jud (FDP, Hedingen): Wenn Sie, liebe Damen und Herren auf der linken Ratsseite, zum x-ten Mal das gleiche Stroh in Ihrer Scheune dreschen, sehe ich mich gezwungen, dasselbe in der meinigen auch zu tun. (Heiterkeit).

Sie sprechen stets von neuen Strassen. Wir bauen keine neuen Strassen, sondern schliessen lediglich Lücken. Wir vollenden eine vor Jahrzehnten projektierte und seit bald einem Jahrzehnt definitiv bewilligte Strasse. Unser Gesuch um finanzielle Unterstützung hat der Bundesrat abgelehnt. Er wies darauf hin, dass wir zur Lückenschliessung in Zürich West und Süd die LSVA-Gelder verwenden können.

Das Strassenprojekt Wettswil–Knonau kenne ich auswendig. Von den Kosten wird über ein Drittel für die Verbesserung der Umweltsituation verwendet, die für den Strassenbau an sich nicht zwingend notwendig sind. Ich sehe nicht ein, weshalb Sie je länger je mehr nach etwas suchen, das diese Lückenschliessung im Strassenbau verhindern könnte. Wir leiden in unsern Dörfern seit Jahrzehnten. Im «Säu-

liamt» drängt der Verkehr mitten durch die Gemeinden. Wir sollten auch die Menschen, nicht nur die Käfer schützen.

Regierungsrätin Dorothee Fierz: Gestatten Sie mir zuerst, einen Punkt in aller Deutlichkeit klarzustellen: Die Regierung interpretiert das Gesetz über die LSVA nicht einfach frei nach Schiller, sondern lehnt sich ganz klar an den Zweckartikel, an die Bestimmung über die Abgabeverwendung und an die Erwartungen, die der Bund an uns stellt. Der Bund hat dem Kanton Zürich einen Überbrückungskredit von knapp 30 Millionen Franken für die Jahre 1999 und 2000 gewährt, damit wir die Lückenschliessung im Nationalstrassennetz vorantreiben können. Der Kredit ist äusserst knapp bemessen, weil der Bund auf den Kantonsanteil der LSVA-Abgaben als neue Geldquelle verwiesen hat. Dieser ermöglicht dem Kanton Zürich, vor allem die Westumfahrung zu realisieren. Die Regierung hält sich an die Vereinbarung, die unter Federführung von alt Baudirektor Hans Hofmann in guten Treuen getroffen worden ist.

Die Regierung hat sehr grosses Verständnis für das Anliegen der Postulanten und möchte auch Massnahmen gegen die Konsequenzen des Schwerverkehrs ergreifen. Marie-Therese Büsser-Beer, ich bedauere sehr, Ihnen sagen zu müssen: Uns fehlen heute einfach die nötigen Gelder. Wir stehen gegenüber dem Bund in der Pflicht, in dessen Auftrag den Nationalstrassenbau zu vollenden.

In Art. 19 Abs. 3 ist die Prioritätenliste unmissverständlich vorgegeben. Wir sind nicht frei in der Ausführung. Sie alle kennen doch unsere Not betreffend Strassenfonds zur Genüge. Dennoch wollen wir ihn nicht mittels der LSVA-Gelder sanieren. Das gelingt uns nicht. Die LSVA-Abgaben sind für uns zweckgebundene Gelder. Sie kennen aber auch die vielen gescheiterten Versuche einer Abgabenerhöhung, damit wir mehr Mittel zur Verfügung haben, um den Aufgaben des Strassenbaues gerecht zu werden. Wiederholte Anläufe wurden uns in den vergangenen Jahren immer wieder verweigert. Es besteht, wie ich bereits gesagt habe, im Auftrag des Bundes eine ganz klare Verpflichtung, diese Lücken im Nationalstrassennetz zu schliessen.

Dem Regierungsrat verursacht diese Aufgabe sehr grosses Kopfzerbrechen: Wir wissen kaum, wie wir die Westumfahrung finanzieren sollen. Wir sind deshalb froh, wenn wir die LSVA-Gelder in Aussicht haben. Es hätte noch die Möglichkeit bestanden, die Prioritäten – bei der Westumfahrung – anders zu setzen, das heisst zuerst die offenen Lücken zu schliessen und erst in einem zweiten Schritt den Islisberg- und Üetlibergtunnel zu realisieren. Damit würden wir uns allerdings einen Bärenienst erweisen. Den Üetlibergtunnel als Kernstück, der

die strategisch wichtigen Nationalstrassenstücke miteinander verbindet, hätten wir vorläufig nicht. Deshalb ist es für uns von zentraler Bedeutung, die 26 Millionen Franken vom Bund jetzt zu erhalten, damit wir die Vorarbeiten vor allem für den Üetlibergtunnel vorantreiben und das Projekt beenden können. Dieser Überbrückungskredit ist nun an Bedingungen geknüpft und daran müssen wir uns halten.

Wie viele Gelder sind im Kanton Zürich von der LSVA zu erwarten? Das werden in den ersten drei Jahren rund 20 Millionen sein und ab dem Jahr 2005 gut das Doppelte, das heisst zwischen 40 und 50 Millionen. Nun wird Ihre Argumentation lauten: So besitzen wir ja das Geld zur Finanzierung der externen Kosten. Dann werden wir uns aber eben in der Realisierungsphase der beiden grossen Tunnelbauten befinden, und das Geld dafür brauchen.

Wir benötigen nun nicht nur Geld für die Westumfahrung, wir haben auch eine überwiesene Motion Kurt Schellenberg und Mitunterzeichnende (KR-Nr. 111/1998), die uns verpflichtet, bis im Jahr 2002 ein Projekt mit Kreditantrag für die Umfahrung Wetzikon vorzulegen. Sagen Sie mir doch, wie wir dieses Vorhaben finanzieren sollen. Die Umfahrung Wetzikon – auch eine Lückenschliessung – wird schätzungsweise rund 250 Millionen Franken kosten. Sie lässt sich aber nur realisieren, wenn wir eine Erhöhung der Strassenabgaben in einem neuen Anlauf durchbringen können.

Zusammengefasst bedeutet dies, dass wir trotz gutem Willen auf die Anliegen von Marie-Therese Büsser-Beer nicht eintreten können. Wir hoffen, dass der Zeitpunkt auch dafür einmal kommen wird. Aber dazu brauchen wir Ihre Unterstützung und vielleicht auch jene des Souveräns. Im Moment fehlen uns leider die Mittel.

Ich bitte Sie im Namen der Regierung, dieses Postulat abzulehnen.

Marie-Therese Büsser-Beer (Grüne, Rüti): Ich möchte mich nur ganz kurz äussern, Regierungsrätin Dorothee Fierz: Es fehlt das Geld im Strassenfonds, das ist mir auch klar, und es fehlen die Finanzen für den nötigen Umweltschutz, insbesondere den Schutz vor den Belastungen des Schwerverkehrs.

Zu Ihren Ausführungen über zwei leere Kassen und über neues Geld: Das Volk wollte diese Beträge der Umwelt zugute kommen lassen, es wird nun aber abgezweigt für den Strassenbau, zuerst für den Üetliberg- und den Islisbergtunnel, dann für die Oberlandautobahn und

anderes mehr. Dass die Umwelt immer hinten anstehen soll, entspricht nicht dem Willen des Volkes, als es der LSVA zustimmte.

Abstimmung über das Zustandekommen der vorläufigen Unterstützung der Einzelinitiative Regula Weber

Für die vorläufige Unterstützung der Einzelinitiative stimmen 60 Ratsmitglieder. Damit ist das notwendige Quorum von 60 Stimmen erreicht. Die vorläufige Unterstützung ist zu Stande gekommen. Die Einzelinitiative geht an den Regierungsrat zur Berichterstattung und Antragstellung.

Das Geschäft (Traktandum 11) ist erledigt.

Schlussabstimmung Postulat Marie-Therese Büsser-Beer und Heidi Müller

Der Kantonsrat beschliesst mit 87 : 59 Stimmen, das Postulat nicht zu überweisen.

Das Geschäft (Traktandum 12) ist erledigt.

13. Erhöhung der Tabaksteuer (Einreichung einer Standesinitiative)

Parlamentarische Initiative Hanspeter Amstutz (EVP, Fehraltorf), Ursula Talib-Benz (Grüne, Pfäffikon) und Esther Zumbrunn (DaP/LdU, Winterthur) vom 6. April 1998 (schriftlich begründet)

KR-Nr. 120/1998

Die Initiative hat folgenden Wortlaut:

Die massgebenden Rechtsgrundlagen seien dahingehend zu ändern, dass die eidgenössische Tabaksteuer erhöht wird. Die zusätzlichen Abgabeerträge seien für die teilweise Deckung der Folgekosten des Tabakkonsums im Gesundheitsbereich zu verwenden. Zudem seien gesetzliche Grundlagen zu schaffen, um die Tabakprävention zu verstärken.

Begründung:

In Relation zu den Lebenshaltungskosten liegt der Preis für ein Päckchen Markenzigaretten in der Schweiz deutlich unter dem europäischen Durchschnitt. Aus gesundheitspolitischen und präventiven Gründen ist dieses niedrige Preisniveau für Tabakprodukte kaum verständlich.

Die gesundheitlichen Folgeschäden des intensiven Tabakkonsums belasten unser Gesundheitswesen und die Volkswirtschaft enorm. Es ist deshalb angemessen, wenn ein Teil der Abgabeerträge einer erhöhten Tabaksteuer für eine Prämienverbilligung bei den Krankenversicherungen eingesetzt wird.

Eine erfolgreiche Tabakprävention würde längerfristig die Kosten im Gesundheitsbereich spürbar senken. Deshalb sind die Anstrengungen bei der Tabakprävention, welche auch zusätzliche Werbebeschränkungen und die Festlegung einer Alterslimite beim Verkauf von Tabakprodukten an Jugendliche umfassen sollten, wirkungsvoll zu verstärken.

Hanspeter Amstutz (EVP, Fehraltorf): Gleich zu Beginn halte ich fest: Es soll rauchen wer will, sofern er alt genug ist, um zu ermessen, was er sich und auch den Mitmenschen gesundheitlich auflädt. Prohibition bei mündigen Menschen ist keine Lösung. Das ist klar. Dennoch gibt es in der Tabakpolitik Gründe zum Handeln.

1. Dass immer mehr und immer jüngere Kinder rauchen, ist eine bedenkliche Tatsache. Es ist verheerend, dass die Tabakbranche bei ihrer Kundenwerbung – sie richtet sich fast ausschliesslich an Jugendliche – praktisch völlig freie Hand hat.
2. Die Zunahme der Schäden bei Passivrauchern ist besorgniserregend. Wir nehmen es hin, dass Tausende von Menschen erkranken, weil der Schutz der Nichtraucher an vielen Orten ungenügend ist.
3. Die gesundheitlichen, volkswirtschaftlichen und sozialen Kosten des aktiven Tabakkonsums schaffen Schäden in Milliardenhöhe und viel menschliches Leid.

Letzten Sommer veröffentlichte das Bundesamt für Gesundheit erstmals Zahlen. Allein durch Rauchen bedingte Spitalaufenthalte, Arztbesuche und Medikamentenbezug entstehen direkte Kosten von über 1,25 Milliarden Franken pro Jahr. Davon übernehmen die Tabakkonsumenten lediglich 20 %. Die Hauptlast tragen wir alle, indem wir via

Krankenkassenprämien und Aufwendungen der öffentlichen Hand zur Kasse gebeten werden.

4. Bei der fiskalischen Belastung des Tabaks steht unser Land – dies dürfte kaum überraschen – am unteren Ende der europäischen Skala. Auch nach den neuesten steuerlichen Anpassungen von 30 Rappen pro Päckli sind wir im EU-Raum absolute Tabaksteuer-Minimalisten: Die Besteuerung beträgt in den Nachbarländern zwischen 70 und 75 %, bei uns sind es 57 %. Es ist bedenklich, dass sich ein Land wie die Schweiz trotz eines europaweit fast höchsten Zigarettenkonsums den tiefsten Tabaksteuersatz leistet. Es geht nicht an, dass in unserem Land mit seinem hohen Lohnniveau die Markenzigaretten deutlich billiger sind als bei unsern Nachbarn. In den Grenzregionen decken sich die Grenzgänger in grosser Zahl mit günstigen schweizerischen Zigaretten ein. Laut Edgar Oehler von der Tabakunion ist es wichtig, dass der grenznahe Handel durch die Beibehaltung eines gewissen Preisgefälles weiterhin florieren kann. Meines Erachtens ist diese gesundheitspolitisch bedenkliche Haltung nicht mehr verantwortbar.

Ich komme zurück zu unserm Hauptanliegen: der Prävention. Sie ist ein trauriges Kapitel in der Schweizer Tabakpolitik. Bis vor kurzem haben die Vertreter der Tabakbranche in der eidgenössischen Tabakkommission jede wirksame Präventionsmassnahme blockiert und unter Krokodilstränen beteuert, wie wichtig ihnen der Schutz der Jugend sei. Die Wirklichkeit jedoch sieht niederschmetternd aus. In den letzten Jahren hat sich der Anteil süchtig rauchender Jugendlicher verdoppelt. Auf Schulwegen und in öffentlichen Anlagen rauchen bereits viele Kinder im Primarschulalter hemmungslos. Auf der Oberstufe lässt sich heute kein Klassenlager mehr durchführen, ohne die leidige Frage klären zu müssen, wie kettenrauchende Jugendliche eine Woche ohne Nikotin auskommen können.

Diese für jedermann sichtbare Entwicklung ist offenbar auch der Tabakbranche nicht mehr ganz geheuer. Obwohl sie über rauchenden Nachwuchs hochofrend sein müsste. Ihr neuester Vorschlag – ein Verkaufsverbot von Zigaretten an Minderjährige – tönt wunderbar, ist aber überhaupt nicht glaubwürdig. Präventionsfachleute fordern schon lange klare Einschränkungen im Tabakbereich. Dazu zählen Preispolitik, massive Werbebeschränkung, ein Verkaufsverbot von Zigaretten an unter 18-Jährige und breit abgestützte Präventionsanstrengungen. Isolierte Präventionsversuche bewirken wenig. Es braucht unbedingt den Kontext vernetzter Massnahmen, damit das

sich epidemisch ausbreitende Rauchen unter jungen Leuten aufgehalten werden kann.

Was bringt ein Verkaufsverbot für Tabakprodukte an Minderjährige, solange 17'000 Zigarettenautomaten in unserem Land schon Primarschüler zur Selbstbedienung einladen? Was soll das Gerede der Tabakunion über Jugendschutz, wenn dank niedlichen Kamelen auf Plakatwänden jeder 7-Jährige die Marke Camel schon kennt und die meiste Zigarettenwerbung dem Wunschselbstbild der Jugend entspricht? Ohne politischen Druck bleibt die Prävention weiterhin zahnlos.

Gewiss, die Tabaksteuer ist Bundessache. Der Kanton Zürich fordert den Bund gemäss der Parlamentarischen Initiative auf, die Tabaksteuer zur teilweisen Deckung der Folgekosten im Gesundheitswesen und zu Gunsten einer wirkungsvollen Prävention zu erhöhen. Diese Lösung greift bereits beim Alkohol. Die Tabaksteuer kommt heute der AHV zugute, was einen von der Tabakbranche immer wieder lauthals in Erinnerung gerufen wird. Sie spielt sich auf, als sei sie die Retterin der Sozialwerke – ihr Beitrag beträgt allerdings nur rund vier Prozent. Meine PI verlangt nicht, dass die Beiträge an die AHV beschnitten werden.

Mit einer Erhöhung der Tabaksteuer auf das Preisniveau der Nachbarländer würden dem Gesundheitswesen ein Teil der Mittel zufließen, die ihm aufgrund des Verursacherprinzips zustehen. Verbunden mit einer Prävention, die auch griffige Massnahmen beim Jugendschutz einschliesst, dürfte der Verbrauch von Zigaretten längerfristig zurückgehen. Hauptziel ist es, die Zahl der jährlich rund 9000 Zigarettenopfer deutlich zu reduzieren und unser Land in der Verbraucherstatistik endlich im europäischen Mittelfeld anzusiedeln.

Emy Lalli (SP, Zürich): Zuerst möchte ich meine Interessenbindung bekannt geben: Ich bin Raucherin. Ich bestreite nicht, dass Rauchen ungesund ist und gesundheitliche Folgeschäden nach sich zieht. Trotzdem werde ich die Initiative nicht unterstützen. Es geht nicht an, dass man nur ein Suchtmittel herausgreift. Sonst müsste gegen alle legalen Suchtmittel, auch gegen jene, über die nur hinter dem Rücken gesprochen wird, etwas unternommen werden. Ich verlange Gleichbehandlung.

Als Ärztin sollte Ursula Talib, die den Vorstoss eingereicht hat, wissen, dass sowohl Alkoholkonsum als auch Fettleibigkeit enorme Folgekosten nach sich ziehen. Im Tages-Anzeiger vom 30. September 1998 entnahm ich dem Artikel «Raucher schaden sich, Seufzer auch dem Staat», dass die Zigarettensteuer in den letzten sechs Jahren um Fr. 1.20 erhöht worden ist, zum letzten Mal am 1. Januar 1999 um 30 Rappen. Raucher und Raucherinnen tragen ihre Kosten zum grössten Teil selbst. Sie entlasten durch ihren vorzeitigen Tod die AHV... (Heiterkeit), die sie bereits durch ihre Sucht mit 1,6 Milliarden Franken unterstützen. Raucher und Raucherinnen bezahlen mehr, als sie die Gesellschaft kosten. Anders steht es mit dem Alkoholkonsum. Die Alkoholsteuer reicht bei weitem nicht aus, um die Folgekosten zu decken. Auf Wein beispielsweise erhebt der Bund nicht einmal eine Steuer. Sie haben es in der Zeitung gelesen: Auf den 1. Juli 1999 wurde die Schnapssteuer für ausländischen Schnaps sogar gesenkt. Der Konsum ist steigend, vor allem bei Jugendlichen. Fazit: Die Trinker stehen mit 1,6 Milliarden Franken in der Kreide. Da besteht Handlungsbedarf, denn auch hier lässt sich argumentieren, ein hoher Preis schütze vor Alkoholmissbrauch.

Eher heikel ist das Thema Fettleibigkeit. Eine Studie hält fest, dass Übergewicht unser Gesundheitswesen mit 2,7 Milliarden Franken belastet. Es ist wohl unbestritten, dass Fettleibigkeit Stoffwechsel- und Herzkreislaufkrankheiten nach sich zieht. Ich möchte es nochmals betonen: Die Raucher und Raucherinnen bezahlen heute schon die Folgekosten ihrer Sucht. Alkoholkonsumenten und Übergewichtige kosten den Staat immense Summen.

Wenn die Initianten und Initiantinnen eine Vorlage präsentieren, die alle legalen Suchtmittel mit einbezieht, werde auch ich Ja dazu sagen. Aber es geht nicht an, dass genau das Suchtmittel herausgegriffen wird, über das sich am einfachsten diskutieren lässt, und man vor der Alkohol- und Esssucht, über die man sich nicht so gerne äussert, weil sie in unserer Gesellschaft mehr oder weniger akzeptiert sind, die Augen verschliesst.

Ich bitte Sie, die Initiative nicht zu unterstützen. Ein Teil unserer Fraktion teilt meine Ansicht.

Laurenz Styger (SVP, Zürich): Die SVP-Fraktion unterstützt die Parlamentarische Initiative Hanspeter Amstutz nicht.

1. Die Festsetzung der Tabaksteuer liegt in der Kompetenz des Bundesrates. Seit Jahren werden diese Steuern regelmässig erhöht. Trotzdem hat die Zahl der Raucher kaum abgenommen. Hohe Preise vermögen das Konsumverhalten nicht zu beeinflussen, insbesondere nicht bei jenen Personen, für die Rauchen kein Genuss, sondern eine Sucht ist. Es gibt genügend Beispiele, die beweisen, dass der Preis keinen Einfluss auf das Konsumverhalten hat.

2. Rauchen ist längst nicht mehr einziges Luxusmittel, das hohe Gesundheitskosten verursacht. Aufgrund der genannten Argumente – Gesundheitsgefährdung und hohe Kosten – müssten viele Freizeitaktivitäten gleichfalls mit einer Steuer belegt werden.

3. Die SVP ist ganz klar gegen neue Steuern, Abgaben und Gebühren. Mit dieser Parlamentarischen Initiative setzen wir in Bern ein falsches Zeichen. Wir wollen keine neuen Abgaben mehr, auf welcher Ebene auch immer.

Das politische Mittel der Standesinitiative sollten wir für gewichtiger Probleme unseres Kantons und unserer Bevölkerung einsetzen, nicht gegen eine Gruppe von Konsumenten, die ohnehin schon beträchtliche Abgaben entrichten muss.

Ich bitte Sie deshalb, die Parlamentarische Initiative nicht zu unterstützen.

Susanne Rihs-Lanz (Grüne, Glattfelden): Sie sehen es auf den Strassen und in den Zügen: Rauchen ist wieder «in». Immer mehr sehr junge Jugendliche, teilweise auch Schülerinnen und Schüler und auffallend viele jungen Frauen greifen zur Zigarette. Sie ist für sie Symbol der Zusammengehörigkeit, der Freundschaft und des Erwachsenseins. Auch die Werbung vermittelt diese Werte. Ganz besonders in den Kinos wird das Zigarettenrauchen mit Abenteuerlust, Naturverbundenheit und Liebe gleichgesetzt. Wer dazu gehören, lässig und beliebt sein will, muss rauchen, sonst ist er ein Aussenseiter. Diese Art von Suggestion finde ich unmoralisch und verantwortungslos, besonders im Wissen darum, dass das Tabakrauchen heute die wichtigste verhütbare Krankheits- und Todesursache ist. Allein in der Schweiz sterben ungefähr 10'000 Raucher vorzeitig. Trotzdem verzeichnet unser Land jährlich 100'000 neue Raucher; davon sind 60'000 unter 20 Jahre alt. Diese Zahlen sind alarmierend und zeigen, dass alles unternommen werden muss, um den Tabakkonsum vor allem bei den Ju-

gendlichen zu reduzieren. Das verlangt nach einem definitiven Werbeverbot von Tabakwaren in allen Medien und einer Alterslimite beim Verkauf von Tabakprodukten an Jugendliche. Denn es kann doch nicht sein, dass für eine so genannt legale Droge Werbung gemacht wird, während bei andern Produkten, etwa bei Hanf, polizeilich vorgegangen wird. Dies gilt umso mehr, als noch niemand an den so genannt weichen, illegalen Drogen unmittelbar gestorben ist. Eine Erhöhung der Tabaksteuer dient einer weiteren Eindämmung des Zigarettenkonsums. Massnahmen, die ans Portemonnaie gehen, sind am wirksamsten.

Selbstverständlich muss auch der Prävention grosse Beachtung geschenkt werden. Sie soll überall und so früh als möglich einsetzen. Von Bedeutung ist auch ein ausreichendes Angebot an Ausbildungsplätzen für Jugendliche und der Einbezug der Jugend in die Gestaltung unserer Gesellschaft und der Politik. Es müssen Voraussetzungen geschaffen werden für ein Leben, das ohne Sucht auskommen kann.

Ich bitte Sie im Namen der Grünen, die Initiative, zum Wohl der Jugend und eingedenk der Gesundheitskosten, zu unterstützen

Liliane Waldner (SP, Zürich): Ich spreche für jenen Teil der sozialdemokratischen Fraktion, die eine Erhöhung der Tabaksteuer begrüsst und deshalb für die Parlamentarische Initiative stimmen wird.

Ich selbst unterstütze eine liberale Drogenpolitik. Dabei ist nicht das Verbot, sondern die Besteuerung des Drogenkonsums ein zweckmässiges Instrument. Nikotin ist eine Droge, wie 1997 ein gerichtliches Urteil in den USA festhielt.

Bis anhin wird Tabak zur Finanzierung der AHV besteuert. Eine zusätzliche Steuer zur Abdeckung der durch den Tabakkonsum verursachten hohen Gesundheitskosten ist meines Erachtens gerechtfertigt. Sie sorgt für weitere finanzielle Mittel zur Prävention und Aufklärung. Bekanntlich ist Nikotin in der Schweiz die Todesdroge Nummer eins. Es verursacht Kosten in Milliardenhöhe.

Die Bevölkerung leidet unter steigenden Krankenkassenprämien. Eine Nutzung der Steuereinnahmen zugunsten einer Prämien senkung der Krankenkassen wäre vielen Familien und Betagten willkommen. Die Mittel für Prävention und Aufklärung sind ungenügend, sie sollten besser dotiert werden. Die Besteuerung eines Suchtmittels ist einfach

und praktikabel. Die Nachfrage ist wegen des Abhängigkeitsverhältnisses praktisch unelastisch. Auch bei einer Preiserhöhung würde voraussichtlich weiter konsumiert, die Arbeitsplätze der Tabakindustrie gerieten folglich nicht in Gefahr.

Fiskalisch ist ein gutes Steigerungspotenzial vorhanden, da die Schweiz im Vergleich zum übrigen Europa nur eine moderate Besteuerung kennt. Dies hilft der Schweizer Mafia, die im Zigaretten-smuggel führend ist. Wir brauchen die Branche nicht durch eine zurückhaltende Besteuerung zu fördern. Sollten Zigaretten teurer werden, würde sich etwa Nicorette als willkommenes Substitutionsmittel anbieten.

Am Rande sei vermerkt, dass das Formel 1-Rennen nur dank der Tabakwerbung zustande kommt – oder kam, wenn das EU-Verbot für Tabakwerbung wirksam wird. Offenbar haben Tabakabhängige nichts gegen die Finanzierung des Formel 1-Rennens, von dem ich übrigens selbst fasziniert bin, allerdings ohne zu rauchen oder «Red Bull» zu trinken. Ebenso gut könnten die Raucherinnen und Raucher mit ihrem Konsum unser Gesundheitswesen mitfinanzieren.

Ich beantrage deshalb, für einen Teil der sozialdemokratischen Fraktion, die Unterstützung der Parlamentarischen Initiative und nehme an, dass eine kantonsrätliche Kommission auch den Einbezug anderer Suchtmittel prüfen wird. Mit der Unterstützung dieser Initiative ist das Ziel schneller erreicht, als wenn wir auf einen umfassenderen Vorstoss warten, wie Emy Lalli vorgeschlagen hat.

Hans-Peter Portmann (FDP, Zürich): Ich danke Emy Lalli für ihre Worte. Sie hat den notwendigen Unterhaltungsbeitrag für eine Nachmittagssitzung geliefert, es war eine echte Bereicherung. Sie hat sich um halb fünf Uhr nachmittags noch aus den Reserven locken lassen, in dem sie – wie sie selbst sagte – ihre eigenen Interessen, die 50 «Räppli» im Tag, wie ich annehme, vertreten und anschliessend so klare, einsichtige Worte gesprochen hat. Die Initianten haben das Problem in der Prävention durchaus richtig geortet. Wir wissen ja alle längst um dieses Nachholbedürfnis, vor allem auf Bundesebene. Das Departement von Bundesrätin Ruth Dreifuss hat seine Aufgaben in diesem Bereich seit Jahren nicht erfüllt und wirkt in der Frage in gewisser Masse führungslos.

Aber man kann – ich denke an die Standesinitiative über die Liberalisierung von Cannabis-Produkten – nicht auf der einen Seite eine Freigabe befürworten, und gleichzeitig eine Verschärfung beim Tabakkonsum bejahen. Wenn wir das Problem statt im Suchtmittel, im Suchtverhalten erkennen, ist es doch falsch, das Genussmittel selbst, das erst bei übermässigem Konsum zum Suchtmittel wird, mit höheren Steuern zu bekämpfen. Damit tut man auch denjenigen Unrecht, die ein Mittel eben zum Genuss, nicht aus einer Sucht heraus, konsumieren.

Zum Vorwurf des allzu niedrigen Preisniveaus im ausländischen Vergleich: Ihnen allen ist der Schwarzmarkt im Zigarettenhandel in Deutschland als Problem bekannt. Wenn wir eine Verschärfung verlangen und demzufolge einen Schwarzmarkt und damit einen Anstieg der Kriminalität in Kauf nehmen, kommt es zum selben Problem, wie wir es heute im Bereich der leichten und teilweise auch der harten Drogen kennen und auf andern Wegen zu bekämpfen suchen.

Die FDP-Fraktion wird deshalb aus den genannten Gründen die Initiative nicht vorläufig unterstützen.

Christoph Schürch (SP, Winterthur): Es ist sehr wohl möglich, sich für eine liberale Drogenpolitik einzusetzen und bei der Besteuerung der Tabakmittel die Schraube etwas anzuziehen. Ich unterstütze die Parlamentarische Initiative und bin trotzdem für eine liberale Drogenpolitik, wie Sie wissen; wir haben genug gemeinsame Vorstösse unternommen.

Wie Liliane Waldner dargelegt hat, muss davon ausgegangen werden, dass trotz einer Steuererhöhung weiterhin konsumiert wird. Dadurch vergrössert sich aber für die Allgemeinheit der Profit. Wir haben schon immer die These vertreten, dass selbst bei einer Freigabe von Cannabis Steuern erhoben werden sollten. Wir bejahen eine Steuererhöhung bei den Tabakmitteln und verstossen damit in keiner Weise gegen eine liberale Drogenpolitik.

Peter Reinhard (EVP, Kloten): Christoph Schürch hat vieles vorweggenommen. Ich möchte auf Hans-Peter Portmann antworten: Wenn Sie Liberalisierung und Besteuerung in einen Topf werfen, vergleichen Sie die falschen Dinge. Ihnen sollte aber der Unterschied zwischen Liberalisierung und Besteuerung bekannt sein.

Auch für mich ist klar, dass eine Liberalisierung im Cannabis-Bereich selbstverständlich eine Besteuerung nach sich ziehen würde. Niemand würde aus freisinnigen Kreisen den Verkauf eines Genussmittels, unter Verzicht auf eine Besteuerung, zulassen. Sie zählten sicher zu den ersten, die auf diese Einnahmen bestehen würden. Gerade weil eine solche Liberalisierung klarerweise dem Präventionsgedanken widersprechen würde, müsste man sie mit einer Besteuerung verbinden. Ich spreche als Raucher und bin der Meinung, dass wir, wenn wir schon rauchen, eine höhere Abgabe durchaus in Kauf nehmen müssen.

Abstimmung

Für die vorläufige Unterstützung der Parlamentarischen Initiative stimmen 30 Ratsmitglieder. Damit ist das Quorum von 60 Stimmen nicht erreicht. Die Initiative ist abgelehnt.

Ratspräsident Richard Hirt: Hanspeter Amstutz, Sie können sich trösten: Eine Standesinitiative ist formlos, kosten- und aussichtslos... (Heiterkeit).

Das Geschäft ist erledigt.

14. Wohnungsmangel

Parlamentarische Initiative Elisabeth Derisiotis-Scherrer (SP, Zollikon) und Mitunterzeichnende vom 29. Juni 1998 (schriftlich begründet)

KR-Nr. 240/1998

Die Initiative hat folgenden Wortlaut:

Art. 229b EG zum ZGB ist wie folgt zu ergänzen: Wohnungsmangel liegt vor, wenn der Leerwohnungsbestand der zur Vermietung angebotenen Wohnungen weniger als 1,5 % beträgt.

Massgebend ist der durch das kantonale statistische Amt ermittelte Leerwohnungsbestand per 1. Juni. Die Inkraftsetzung oder Aufhebung der Formularpflicht bei Mietwechsel erfolgt jeweils per 1. November desselben Jahres.

Begründung:

Die bisherige Formulierung von Art. 229b EG ZGB hat die Frage nicht geklärt, wann Wohnungsmangel im Sinne von Art. 270 Abs. 2 OR vorliegt, der zur Formularpflicht führt. Der Regierungsrat hat in seinem Beschluss vom 28. Mai 1997 diese Frage vorerst beantwortet. Aus Gründen der Rechtssicherheit ist es jedoch unabdingbar, den Begriff «Wohnungsmangel» im Gesetz zu definieren.

Der Leerwohnungsbestand an sich ist ein wenig taugliches Instrument, um den Wohnungsmangel zu definieren, da er keine qualitativen Aussagen enthält wie beispielsweise Preis oder Wohnungsgrösse. Der Begriff «Wohnungsmangel» wird mit der Leerstandsquote ausschliesslich von der Angebotsseite her definiert. Angaben zur jeweiligen Situation der Nachfragerinnen und Nachfrager gibt es keine.

In seinem Beschluss vom 28. Mai 1997 hält der Regierungsrat fest, dass Wohnungsmangel besteht, wenn der Leerwohnungsbestand im Kanton Zürich unter 1 % liegt. Er hat dabei, im Vergleich zu anderen Kantonen, die unterstmögliche Grenze gewählt. Auch das Bundesgericht stellte fest, dass sich die Werte in den übrigen Kantonen zwischen 1,5 bis 2 % bewegen und die vom Regierungsrat festgelegte Quote von 1 % ausserordentlich tief angesetzt worden ist. Dies trifft umso mehr zu, als das Segment der Leerwohnungen ein sehr spezifisches ist, welches meist im oberen Preissegment angesiedelt ist. Ein funktionierender Wohnungsmarkt setzt jedoch ein ausreichendes Angebot in den verschiedenen Preissegmenten voraus. Durch die Erhöhung der Quote auf 1,5 % wird eher gewährleistet, dass darin vermehrt auch durchschnittliche und sogar preisgünstige Wohnungen enthalten sind.

Es bleibt ferner zu präzisieren, dass für die Definition des Wohnungsmangels im Sinne des Bundesrechtes ausschliesslich von Mietwohnungen auszugehen ist. Die Formularpflicht bezieht sich eindeutig auf das Angebot an vermieteten Wohnungen. Die zum Verkauf angebotenen Wohnungen gehören deshalb nicht in die massgebliche Leerstandsquote zur Bestimmung des Wohnungsmangels gemäss Art. 270 Abs. 2 OR und 229b EG ZGB.

Elisabeth Derisiotis-Scherrer (SP, Zollikon): Im Februar 1994 hatten die Stimmberechtigten der Volksinitiative des Mieterverbands «Für einen besseren Schutz der Mieterinnen und Mieter beim Mietwech-

sel» deutlich zugestimmt. Ihr zufolge muss der Vermieter in Zeiten von Wohnungsmangel bei jeder Neuvermietung auf dem amtlichen Formular die Miete der Vormieter bekannt geben und allfällige Erhöhungen begründen. Gesetzlich festgehalten wurde die Formularpflicht bei Mietwechsel im EG ZGB Art. 229b. Die Bestimmung sagt, dass das Formular bei Wohnungsmangel verwendet werden müsse, und definiert, welche Angaben darin zu enthalten sind. Art. 229b EG ZGB hält fest, zu welchem Zeitpunkt das Formular der Mieterin oder dem Mieter spätestens ausgehändigt werden muss.

Der Gesetzestext enthält aber weder eine Definition des Begriffes Wohnungsmangel noch eine Angabe über den Zeitpunkt der Inkraftsetzung beziehungsweise Ausserkraftsetzung der Formularpflicht. Dieser Mangel ist denn auch bei der Ausserkraftsetzung der Formularpflicht durch den Regierungsrat im Juni 1997 klar zu Tage getreten. Die Widersprüchlichkeit des damaligen Beschlusses in Bezug auf den Termin der Ausserkraftsetzung wurde vom Bundesgericht bei der Behandlung einer staatsrechtlichen Beschwerde festgestellt.

Zum Zeitpunkt: Die vorliegende PI schafft Rechtssicherheit, indem sie sowohl den Zeitpunkt für die Festlegung des massgeblichen Wohnungsbestandes, als auch den Zeitpunkt des Inkraftsetzens beziehungsweise Ausserkraftsetzens der Formularpflicht gesetzlich regelt.

Zur Definition des Begriffes Wohnungsmangel: Der Leerwohnungsbestand ist ein wenig taugliches Instrument, um den Begriff Wohnungsmangel zu definieren. Er enthält keine qualitativen Aussagen, über die Wohnungsgrösse beispielsweise. Auch ist das Segment der Leerwohnungen das im oberen Preisbereich angesiedelt ist, wie wir alle wissen, meist ein sehr spezifisches. Gleichwohl wird die Leerstandsquote zur Definition des Begriffes Wohnungsmangel herangezogen.

Ein tauglicher Wohnungsmarkt setzt ein ausreichendes Angebot, nicht nur im oberen, sondern in verschiedenen Preissegmenten voraus. Durch die Festlegung der Quote auf 1,5 % – in den meisten Kantonen bewegt sie sich zwischen 1,5 und 2 % – wird eher gewährleistet, dass davon auch durchschnittliche oder sogar preisgünstige Wohnungen erfasst werden. Entscheidend ist ferner, dass die Schwelle für eine allfällige Aufhebung der Formularpflicht im gleichen Rahmen angesetzt wird wie in andern Kantonen.

Um eine klare gesetzliche Grundlage zu erhalten, ist es wichtig zu präzisieren, dass ausschliesslich das Angebot an zu vermietenden Wohnungen massgebend ist. Die zum Verkauf stehenden Wohnungen gehören nicht in die Leerstandsquote hinein. Bisher wurde auf eine solche Unterscheidung leider verzichtet. Sie soll nun gesetzlich festgehalten werden.

Die bei der erstmaligen Ausserkraftsetzung der Formularpflicht im Juni 1997 offen zu Tage getretenen Mängel von Artikel 229b EG ZGB werden damit behoben und die festgestellten Lücken geschlossen. Gleichzeitig wird auch klargestellt, dass nicht der Regierungsrat, sondern das Parlament – als gesetzgeberisches Organ – über die strittigen Fragen der Formularpflicht entscheidet.

Ich bitte Sie deshalb, die Parlamentarische Initiative vorläufig zu unterstützen.

Kurt Bosshard (SVP, Uster): Der Leerwohnungsbestand von 1,5 % ist im Kanton Zürich derzeit weit mehr als erreicht. Die Leerwohnungs-ziffer wird teilweise sehr ungenau erhoben. Die Zahl der tatsächlich leerstehenden Wohnungen ist regelmässig höher, weil leerstehende Dienst-, Alters, Abbruch- oder Umbauwohnungen vielfach nicht mit- einbezogen werden. Die Dunkelziffer ist sehr hoch. Den Verwaltungsapparat aber deshalb aufzublasen und zu verteuern, ist nicht in unserem Sinne. Viele Vermieter wären froh, leerstehende Wohnungen zum bisherigen Zins weitervermieten zu können. Für eine Zinssenkung bei Vermietungen braucht es wirklich kein zusätzliches Formular. Der Markt spielt schon lange. Statt ständig neue Bestimmungen einzuführen, sollte eher das Mietrecht – im Volksmund Mieterrecht genannt – entschlackt und vereinfacht werden.

Ich bitte Sie namens der SVP-Fraktion, die Initiative nicht vorläufig zu unterstützen.

Abstimmung

Für die vorläufige Unterstützung der Parlamentarischen Initiative

stimmen 52 Ratsmitglieder. Damit ist das Quorum von 60 Stimmen nicht erreicht. Die Initiative ist abgelehnt.

Das Geschäft ist erledigt.

15. Aufhebung des Obligatoriums der verbrauchsabhängigen Heizkostenabrechnung (VHKA) bei Altbauten

Parlamentarische Initiative Jean-Jacques Bertschi (FDP, Wettswil a. A.) und Mitunterzeichnende vom 31. August 1998 (schriftlich begründet)

KR-Nr. 303/1998

Die Initiative hat folgenden Wortlaut:

Art. 1 der Übergangsbestimmungen des Energiegesetzes des Kantons Zürich (VHKA-Obligatorium für bestehende Gebäude) ist ersatzlos zu streichen.

Begründung:

Auf Bundesebene hat das Eidgenössische Parlament diesen Sommer nach einem intensiven Differenzbereinigungsverfahren das Obligatorium zur Installation der VHKA in Altbauten definitiv aus dem übergeordneten Energiegesetz gestrichen. Auch in der Zürcher Bevölkerung stösst die genannte Bestimmung auf wenig Verständnis, ja wird oft als schikanös und kontraproduktiv empfunden.

Die Mehrheit des Eidgenössischen Parlamentes schloss sich der Auffassung an, dass die VHKA – als Energiesparmassnahme betrachtet – insbesondere bei Altbauten mehr kostet als nützt. So konnte bislang das Energiesparpotenzial dieser Massnahme nie glaubhaft quantifiziert werden. Hingegen ist man sich – immer bei Altbauten – über die sehr hohen Einführungskosten einig. Dies gilt auch für zahllose Genossenschaften des gemeinnützigen Wohnungsbaus. Ist die Wärmedämmung bei Altbauten aufgrund der Bauweise tatsächlich ungenügend, kann dort direkt angesetzt werden – ohne Umweg über hohe Investitions-

kosten für die individuelle Erfassung und Verwaltung dieser Daten.

Jean-Jacques Bertschi (FDP, Wettswil a. A.): Angesichts der vorherrschenden Temperaturen ist es nicht so leicht, über Heizkosten zu sprechen. Trotzdem möchte ich darauf hinweisen, dass sehr viele Kantonsrätinnen und Kantonsräte mit der Initiative die Beendigung des Obligatoriums der verbrauchsabhängigen Heizkostenabrechnung bei Altbauten verlangen.

Als Mitglieder der Hauseigentümergevereine haben wir unzählige Anrufe von Baufachleuten und Privaten erhalten, die sich über die VHKA skeptisch äusserten. Der Kanton Zürich hat seinerzeit, in vorausseilendem Gehorsam, das Obligatorium eingeführt. An sich bringt es zunächst einmal nichts als Kosten. Ich bin mit meiner Eigentumswohnung in einem Haus mittlerer Grösse selbst davon betroffen. Das Obligatorium verlangt nach teuren Installationen – für nichts, haben wir doch vorher auf vernünftige Energiekosten geachtet.

Es geht hier wirklich und ausschliesslich um das Obligatorium bei Altbauten. Man ist unterdessen auf Bundesebene gescheitert geworden und hat das Obligatorium rückgängig gemacht. Die Frage ist nun wirklich die, ob der Kanton Zürich die Massnahme in dieser sturen Form beibehalten soll. Wer alle diese Installationen vornehmen lässt, all das Geld ausgibt, hat zuerst einmal den Energiehaushalt belastet – gespart wird aber erst dann, wenn effektiv weniger Energie verbraucht wird. In diesem Sinne greift die Massnahme wirklich nicht.

Ich möchte Sie bitten, diese Initiative zu unterstützen. Sie wenden sich damit in keiner Art und Weise gegen die berechtigten Umweltanliegen. Die Massnahme ist heute nicht effizient, teilweise sogar kontraproduktiv. Sie belastet sehr viele Eigentümer von Altbauten, die sehr wohl auf die Energiekosten achten, völlig unnötigerweise. Ich bitte Sie um Unterstützung.

Marie-Therese Büsser-Beer (Grüne, Rüti): Das Zürcher Stimmvolk hat 1995 der Änderung des Energiegesetzes zugestimmt, im Wissen um die Pflicht zur VHKA in Altbauten. Da die Bestimmung im Wahlkampf sehr stark thematisiert wurde, war sich das Volk über deren Inhalt vollkommen klar. 1997 wurde die Verordnung entsprechend angepasst. Ich war Präsidentin der Kommission und kann mich deshalb sehr gut an die Diskussionen erinnern. Es gab Mitglieder in der Kommission, sogenannte Vertreter der Hauseigentümer, die fundamental gegen die VHKA opponierten, statt sich mit der Umsetzung der vom Volk beschlossenen Massnahme auseinander zu setzen. Sie weigern sich offenbar bis heute standhaft, die Fakten zur Kenntnis zu nehmen. Die Verordnung wurde unter Einbezug aller betroffenen Kreise erarbeitet. Es gibt auch unter den Hauseigentümern durchaus konstruktive Personen, die der Mitarbeit verpflichtet sind. Nur war die Kommunikation mit den Vertretern im Parlament offenbar nicht erfolgreich.

Die VHKA-Nachrüstung in Altbauten ist in der Verordnung ausserdem auf einige einfach realisierbare Massnahmen beschränkt worden. Aufgrund der Einwendungen aus der Praxis werden auch grosszügig Ausnahmen gewährt, beispielsweise bei allen Decken- und Bodenheizungen, die in 20 bis 30 % der Bauten vorkommen. Die Pflicht gilt nur noch für technisch einfache Fälle. Sie wurde auf ein sehr akzeptables Mass reduziert.

Die Vorbehalte betreffen die so genannt hohen Kosten. Sie sind durch die Gegner aber nicht belegbar. Die in der Praxis von der Branche offerierten Lösungen machen in einer Dreizimmerwohnung eben fünf Franken pro Monat aus. Der Aufpreis kann durch gesamthaft tiefere Heizkosten mehr als wettgemacht werden. Statt sich mit den Fakten seriös auseinander zu setzen, wird, vier Jahre nach der Abstimmung über das Energiegesetz und weniger als ein Jahr nach Inkrafttreten der entsprechenden Verordnung, die vorliegende Parlamentarische Initiative eingereicht. Mir fällt auf, dass die Energiespezialisten der bürgerlichen Fraktionen unter den Unterzeichnenden weitgehend fehlen. Personen, die sich in den letzten Jahren seriös mit der Energiepolitik des Kantons Zürich befasst haben, kennen die Fakten und haben die PI deshalb nicht unterzeichnet – das freut mich.

Das Jahr 2000 und damit auch die Bilanz des Programms «Energie 2000» naht. Wir wissen heute schon, dass der Kanton Zürich die Ziele nicht erfüllen wird. Beispielsweise wird die Einsparung bei den Brennstoffen nur zu höchstens drei Vierteln erreicht werden. Ein wichtiger Pfeiler in der Reduktion des Heizölverbrauchs ist und bleibt die VHKA, auch in Altbauten. Sie zählt zu den Massnahmen mit einem sehr guten Kosten/Nutzen-Verhältnis, was sich in der Praxis nachprüfen lässt. Momentan ist die VHKA eine unverzichtbare energiepolitische Massnahme. Ein ersatzloses Streichen für Altbauten ist unverantwortlich. Gegebenenfalls hätten die Initianten wirksame Alternativen anbieten müssen, beispielsweise eine Energieabgabe pro Wohnfläche oder eine Sanierung von Altbauten oder anderes mehr. Ich warte diesbezüglich auf Ihre Vorschläge.

Solange die Rahmenbedingungen nicht durch eine Einführung von Energieabgaben radikal verändert werden, sind Vorschriften notwendig. Es gibt bereits heute die Möglichkeit, die VHKA-Pflicht in Altbauten zu vermeiden: Bei einer energietechnischen Gebäudesanierung auf den ungefähr halben Energieverbrauch entfällt sie. Damit sind schon heute in der Verordnung Alternativen vorgesehen.

Ich bitte Sie, die Parlamentarische Initiative nicht vorläufig zu unterstützen. Das Volk hat der VHKA zugestimmt, die Verordnung setzt sie angemessen um. Strafen Sie nicht diejenigen, die ihrer Pflicht bereits nachgekommen sind, ohne bis zum Ende der Frist zuzuwarten.

Liliane Waldner (SP, Zürich): Das Volk hat dem Energiegesetz am 25. Juni 1995 klar zugestimmt. Bestandteil des Gesetzes ist, auch bei Altbauten, die verbrauchsabhängige Heizkostenabrechnung. Die Frist für die Nachinstallation läuft am 30. September 2002 ab. Mit dem Start der Informationskampagne wartet die Baudirektion jedoch wegen dieser Parlamentarischen Initiative zu. Das Volk hat dem Gesetz seinerzeit zugestimmt. Der Erlass sollte nun umgesetzt werden. Dies wird unter dem Druck der vorliegenden Initiative verzögert.

Kommt Ihnen dieses Strickmuster bekannt vor? Es gibt noch andere Vorlagen, die auf die lange Bank geschoben werden, obwohl ihnen das Volk zugestimmt hat. So verhält es sich mit der fünften Ausbaustufe des Flughafens. Die meisten im Saal werden mir zustimmen, dass dies ärgerlich ist. Konsequenterweise ist eine Verzögerung auch bei der verbrauchsabhängigen Heizkostenabrechnung störend. Nun wird die grosszügig gewährte Übergangsfrist dazu benutzt, den Vollzug des Erlasses zu hintertreiben. Der Vater des Gesetzes ist übrigens der vormalige Regierungsrat Hans Hofmann, der als früherer Liegenschaftsverwalter kaum eine für Hauseigentümer und Hauseigentümerinnen unzumutbare Massnahme zugelassen hätte.

Um nochmals auf den Flughafen zu sprechen kommen: Wir wissen, dass die Grenzwerte der Luftreinhalteverordnung überschritten werden. Weil der Flughafen volkswirtschaftlich ein bedeutendes Werk darstellt, sollte dies jedoch akzeptiert werden und den weiteren Ausbau nicht verhindern. In der Gesamtbilanz aber muss die Luftreinhalteverordnung doch eingehalten werden, indem anderswo kompensiert wird. Ehrlicherweise müsste anerkannt werden, dass es den «Fünfer und das Weggli» nicht gibt. Wer den Flughafen, wie die meisten hier im Saale, zügig ausbauen will, muss Hand dazu bieten, dass anderswo Massnahmen zur Erreichung der Luftreinhalteziele durchgesetzt werden.

Die verbrauchsabhängige Heizkostenabrechnung ist nicht die optimale Lösung. Sie ist aber ein wirksamer und für die öffentliche Hand billiger Weg, um den Energieverbrauch zu drosseln und die Luftqualität zu verbessern. Die Wirkung der VHKA ist belegt. Gemäss dem Energieplanungsbericht von 1998 wurde aufgrund einer Untersuchung des Bundesamtes für Energie an über 200 Mehrfamilienhäusern mit über 2000 Wohnungen ein Energieminderverbrauch von rund 14 % ermittelt. Eine Erfolgskontrolle in der Stadt Zürich bei 25 Objekten mit 681 Wohnungen ergab das folgende Resultat: Bei gleichzeitiger Installa-

tion von Thermostatventilen und einer Einführung der VHKA ergibt sich eine durchschnittliche Brennstoffreduktion von 13,5 %. Das AWEL hat ermittelt, dass die Preise für elektronische Heizkostenverteiler auf die Hälfte des früheren Preisniveaus gesunken sind. Die VHKA hat für den Mieter Kosten von weniger als fünf Franken pro Monat zur Folge, die Aufwendungen für Amortisation und Abrechnung miteinberechnet. Bei einem rationellen Umgang mit der Heizenergie kann der Betrag noch reduziert werden. Es gibt natürlich bessere Alternativen als die VHKA. Die Liegenschaftsbesitzer können das Energiemanagement auf Outsourcing-Basis verwalten lassen und müssen sich nicht mehr darum kümmern. Sie können auch Altbauten auf dem MINERGIE-Standard sanieren. Vielleicht hilft der gesetzliche Druck nach, dass solche Alternativen überhaupt in Betracht gezogen werden. Sie führen in jedem Falle zu einer Energieeinsparung von 20 bis 30 % bei Altbauten und zu einer Entschärfung ... (Die Redezeit ist abgelaufen).

Kurt Schreiber (EVP, Wädenswil): Das Energiegesetz, das wir vor etwa fünf Jahren – zufälligerweise genau mit dem Ausbau des Flughafens – verabschiedet und in Kraft gesetzt haben, darf sicher als fortschrittliche Lösung bezeichnet werden. Wenn von «vorausgehendem Gehorsam» gesprochen wird, muss ich feststellen, dass die eidgenössischen Räte dieses fortschrittliche Gesetz leider nicht als Massstab genommen haben. Ich verstehe sie – wie soll, was aus Zürich kommt, zum Vorbild genommen werden, ein solcher Erlass kann ja nicht unbedenklich sein! Deshalb hat auch die eidgenössische Legiferierung auf eine Einführung der VHKA für Altbauten verzichtet.

Wie steht es damit auf kantonaler Ebene? Die VHKA soll bei Altbauten nur dann angewendet werden, wo es «technisch und betrieblich möglich und der Aufwand verhältnismässig ist». Mehr Gummi kann es in diesem Paragraphen nicht haben, vernünftiger kann diese Regelung nicht sein.

Die Parlamentarische Initiative verlangt, die nötige Energie aufzubringen, um die Bestimmung zu streichen. Ich bin der Ansicht, es brauche diese zusätzliche Energie nicht, wir sollten sitzen bleiben. Zum Aufstehen sind die Temperaturen momentan jedenfalls zu heiss. Deshalb empfehle ich Ihnen, die Parlamentarische Initiative nicht zu unterstützen.

Germain Mittaz (CVP, Dietikon): Die gesetzlichen Bestimmungen sind in Kraft. Erste praktische Erfahrungen liegen vor. Es ist nicht verboten, aufgrund neuer Erkenntnisse gesetzliche Richtlinien situationsgerecht abzuändern.

Ich bitte Sie, diese PI zu unterstützen. Wir haben genug Bürokratie.

Ruedi Hatt (FDP, Richterswil): Die VHKA ist ein Beispiel dafür, dass die Praxis nicht immer mit unseren Vorstellungen oder Wünschen übereinstimmt. Ich war seinerzeit schon gegen eine Einführung der verursachergerechten Heizkostenabrechnung und unterstütze heute selbstverständlich eine Aufhebung des Obligatoriums.

Wir haben bereits von Marie-Therese Büsser-Beer gehört, dass die VHKA etwa bei Deckenheizungen nicht sinnvoll ist. Ich kenne Genossenschaften, die die Deckenheizung bestehen lassen, um auf diese Weise der individuellen Heizkostenabrechnung zu entgehen. Sie hüten sich aus Kostengründen davor, ein im Vergleich zur Deckenheizung vernünftigeres Heizungssystem einzubauen.

Lassen Sie mich noch über die Kosten sprechen, auch wenn ich in Marie-Therese Büsser-Beers Augen vielleicht nicht als Fachmann gelte: Bei einem Altbau, bei dem etwa sechs bis sieben Wohnungen saniert werden, entstehen Kosten in der Höhe von 30'000 Franken – eine Investition, die keinerlei Energiesparmassnahmen mit sich bringt. Der Altbau könnte für diesen Betrag isoliert, die Fenster und Fassaden erneuert werden. Die Massnahme erlaubt lediglich eine individuelle Erfassung der einzelnen Wohnungen. Die Investition führt zu einem Messsystem von Wassermengen. Vorlauf- und Rücklauftemperaturen werden miteinander verglichen und irgendwelche Energien berechnet. Wenn Sie nun den Gesamtenergieverbrauch des Hauses berücksichtigen, kommen Sie mit dem gemessenen Volumen auf etwa 60 % des Gesamtenergieverbrauchs. Den Rest muss der Hauseigentümer den Mietern wie früher über den Kubikmeter berechnen. Eine geniale Lösung ist dies gewiss nicht, sie ist nur teuer.

Zur Luftreinhalteverordnung besteht kein Zusammenhang. Wer nicht individuell messen muss, besitzt mehr Geld, um das Dach zusätzlich zu sanieren. Unterstützen Sie diese Parlamentarische Initiative. Jene «Fachleute», die glauben, diese Kosten liessen sich bei Altbauten individuell berechnen, stammen in der Regel aus der Branche. Wenn

ich Heizungen verkaufte, würde ich Ihnen wohl auch empfehlen, ein obligatorisches individuelles Heizkostensystem im Haus einbauen zu lassen.

Mit Energieschutzmassnahmen und vernünftigem Umgang mit Energie hat dies alles nichts zu tun. Deshalb bitte ich Sie, die Initiative zu unterstützen.

Abstimmung

Für die vorläufige Unterstützung der Parlamentarischen Initiative stimmen 76 Ratsmitglieder. Damit ist das Quorum von 60 Stimmen erreicht. Die vorläufige Unterstützung ist zu Stande gekommen.

Die Einzelinitiative geht an den Regierungsrat zur Berichterstattung und Antragstellung.

Das Geschäft ist erledigt.

Verschiedenes

Neu eingereichte Parlamentarische Vorstösse

- **Steuerabzüge für Personen im Rentenalter**
Parlamentarische Initiative *Julia Gerber Rüegg (SP, Wädenswil), Dorothee Jaun (SP, Fällanden)* und *Franz Cahannes (SP, Zürich)*
- **Anpassung von Einkommensgrenzen für Sozialleistungen, insbesondere für Prämienverbilligung für Krankenkassen**
Motion *Peter Stirnemann (SP, Zürich), Luc Pillard (SP, Effretikon)* und *Peider Filli (AL, Zürich)*
- **Verbilligung der Krankenkassenprämien**
Motion *Willy Spieler (SP, Küsnacht), Franz Cahannes (SP, Zürich)* und *Elisabeth Derisiotis (SP, Zollikon)*
- **Privatisierung USZ**
Motion *Jürg Leuthold (SVP, Aeugst a. A.)*
- **Finanzierung politischer Aktivitäten durch juristische Personen/Verfahrensverschleppung**

Anfrage *Peider Filli* (AL, Zürich)

- **Förderung von Risikokapital für KMU/Schaffung neuer Arbeitsplätze**
Anfrage Severin Huber (FDP, Dielsdorf)
- **Zeitgerechte Zusammenlegung von kantonaler und städtischer Kriminalpolizei**
Anfrage Christoph Mörgeli (SVP, Stäfa)

Schluss der Sitzung: 17.15 Uhr

Zürich, den 5. Juli 1999

Die Protokollführerin:
Dorothee Visini-Frey

Vom Ausschuss Ratsprotokolle der Geschäftsleitung genehmigt am 30. August 1999.