


75. Sitzung, Montag, 4. Dezember 2000, 8.15 Uhr

 Vorsitz: *Hans Rutschmann (SVP, Rafz)*
Verhandlungsgegenstände
1. Mitteilungen

- Antworten auf Anfragen
 - *Wahlzettel ohne Kontrollstempel bei den Verfassungsratswahlen*
KR-Nr. 278/2000..... Seite 5943
 - *Ernennung des Beirates der Flughafen Zürich AG*
KR-Nr. 279/2000..... Seite 5945
- Zuweisung von neuen Vorlagen Seite 5948
- Dokumentationen im Sekretariat des Rathauses
 - *Protokollauflage*..... Seite 5948
- Begrüssung des Büros des Grossen Rates des Kantons St. Gallen Seite 6006

2. Beschluss des Kantonsrates über das fakultative Referendum; unbenutzter Ablauf der Referendumsfrist (Bewilligung eines Objektkredits für die Erstellung des regionalen Radwegs entlang der Baumastrasse S-1/Bäretswilerstrasse S-2 von Bäretswil bis Bauma, in den Gemeinden Bäretswil und Bauma; Vorlage 3746)

 Antrag der Geschäftsleitung des Kantonsrates vom
 16. November 2000

KR-Nr. 364/2000..... Seite 5949

- 3. Beschluss des Kantonsrates über das fakultative Referendum; unbenutzter Ablauf der Referendumsfrist (Steuergesetz [Änderung]; Vorlage 3752)**
Antrag der Geschäftsleitung des Kantonsrates vom 23. November 2000
KR-Nr. 378/2000 Seite 5949
- 4. Begnadigungsgesuch**
Antrag des Regierungsrates vom 19. Januar 2000 und gleich lautender Antrag der Justizkommission vom 13. November 2000
KR-Nr. 35/2000 Seite 5950
- 5. Begnadigungsgesuch**
Antrag des Regierungsrates vom 27. September 2000 und gleich lautender Antrag der Justizkommission vom 13. November 2000
KR-Nr. 309/2000 Seite 5952
- 6. Aufhebung des Obligatoriums der verbrauchsabhängigen Heizkostenabrechnung (VHKA)**
Antrag der KEVU vom 12. September 2000 zur Parlamentarischen Initiative Jean-Jacques Bertschi (FDP, Wettswil a. A.), Hans Egloff (SVP, Aesch b. Birmensdorf), René Berset (CVP, Bülach) und Mitunterzeichnende vom 31. August 1998
KR-Nr. 303a/1998..... Seite 5955
- 7. Bauprogramm der Staatsstrassen für die Jahre 2001–2003**
Bericht des Regierungsrates vom 1. November 2000 und gleich lautender Antrag der KPB vom 21. November 2000, **3815**..... Seite 5962
- 8. Vorzug der 1. Röhre Stadttunnel (Sihltiefstrasse)**
Postulat Martin Vollenwyder (FDP, Zürich), Balz Hösly (FDP, Zürich) und Reto Cavegn (FDP, Oberengstringen) vom 29. Mai 2000
KR-Nr. 192/2000, Entgegennahme Seite 5981

- 9. Vorgezogener Bau einer provisorischen Verbindung Sihltiefstrasse mit dem bestehenden Milchbucktunnel (Brückenverbindung Sihlquai–Wasserwerkstrasse)**
 Postulat Vilmar Krähenbühl (SVP, Zürich) und Ernst Stocker-Rusterholz (SVP, Wädenswil) vom 3. Juli 2000
 KR-Nr. 227/2000, RRB-Nr. 1639/18. Oktober 2000 (Stellungnahme) *Seite 5983*
- 10. Vollzugsstopp von weiteren Strassenbaumassnahmen im Kanton Zürich**
 Motion Ueli Keller (SP, Zürich) und Mitunterzeichnende vom 26. Juni 2000
 KR-Nr. 213/2000, RRB-Nr. 1640/18. Oktober 2000 (Stellungnahme) *Seite 5985*
- 11. Reform des Heimatschutzrechts**
 Motion Willy Germann (CVP, Winterthur) vom 11. September 2000
 KR-Nr. 281/2000, Entgegennahme als Postulat *Seite 5994*
- 12. Raumwirksame Vorhaben rund um den Flughafen**
 Interpellation Ueli Keller (SP, Zürich) vom 11. September 2000
 KR-Nr. 284/2000, RRB-Nr. 1711/1. November 2000.... *Seite 5995*
- 13. Dienstleistungen während der Betriebszeiten der S-Bahn (Reduzierte Debatte)**
 Bericht und Antrag des Regierungsrates vom 12. April 2000 zum Postulat KR-Nr. 2/1996 und gleich lautender Antrag der KEVU vom 12. September 2000, **3775** *Seite 6005*
- 14. Nachtflugbeschränkungen**
 Postulat Barbara Hunziker Wanner (Grüne, Rüm- lang), Martin Bäumle (Grüne, Dübendorf) und Susanne Rihs-Lanz (Grüne, Glattfelden) vom 8. Mai 2000
 KR-Nr. 176/2000, Entgegennahme, Diskussion..... *Seite 6011*

15. Ausbau des S-Bahn-Angebots während der Nächte der Wochenenden (Freitag/Samstag und Samstag/Sonntag)

KR-Nr. 177/2000, Entgegennahme, Diskussion..... Seite 6015

22. Änderung des Energiegesetzes

Parlamentarische Initiative Lucius Dürri (CVP, Zürich), Klara Reber (FDP, Winterthur) und Johann Jucker (SVP, Neerach) vom 6. März 2000

KR-Nr. 94/2000 Seite 5955

Verschiedenes

- Neu eingereichte parlamentarische Vorstösse..... Seite 6023
- Rückzüge
 - Rückzug des Postulats KR-Nr. 227/2000..... Seite 6025
 - Rückzug der Motion KR-Nr. 213/2000..... Seite 6025
 - Rückzug des Postulats KR-Nr. 176/2000..... Seite 6025

Geschäftsordnung

Willy Germann (CVP, Winterthur): Ich beantrage Ihnen,
Geschäft 6 von der Traktandenliste abzusetzen.

Es hat sich ein Fehler ergeben, den wir in der Kommission nicht gemerkt haben – offenbar auch die Parlamentsdienste nicht. Man kann eine Parlamentarische Initiative nicht definitiv unterstützen, wie es die Minderheit will. Man müsste auf Nichteintreten plädieren. Das ergibt eine völlig andere Ausgangslage, da heute Morgen noch ein Kompromiss zu Gunsten des Gegenvorschlages geschmiedet worden ist. Es wäre ehrlich zu sagen, man nehme die korrekte Formulierung auf und lege den Antrag der Minderheit dem Parlament in korrekter Form vor. Dazu brauchen wir die Absetzung.

Ratspräsident Hans Rutschmann: Beim Geschäft 6 ist das Dispositiv tatsächlich formell nicht korrekt aufgeführt worden. Ich stimme deshalb dem Antrag von Willy Germann zu, dieses Geschäft für heute abzusetzen.

Es wird kein anderer Antrag gestellt. Geschäft 6 ist abgesetzt.

Lucius Dürri (CVP, Zürich): Ich beantrage Ihnen,
Geschäft 22 anstelle von Geschäft 6 zu behandeln.

Es geht hier um die Änderung des Energiegesetzes, damit Subventions- oder Förderbeiträge bezüglich Solar- und andere erneuerbare Energien eine Gesetzesgrundlage im Kanton Zürich haben. Sonst sind wir nächstes Jahr, obwohl der Bund uns x-hunderttausend Franken zahlen würde, nicht in der Lage, dieses Geld abzuholen. Wir brauchen diese Grundlage endlich. Nachdem das Geschäft im Rat kaum bestritten sein wird, wäre es sinnvoll, dieses Geschäft vorzuziehen.

Ratspräsident Hans Rutschmann: Es wird kein anderer Antrag gestellt. Geschäft 22 wird anstelle von Geschäft 6 behandelt.

Das Wort wird weiter nicht verlangt. Die Traktandenliste ist mit den erwähnten Änderungen in der vorliegenden Form genehmigt.

1. Mitteilungen

Antworten auf Anfragen

*Wahlzettel ohne Kontrollstempel bei den Verfassungsratswahlen
 KR-Nr. 278/2000*

Erwin Kupper (SD, Elgg) und Hans Jörg Fischer (SD, Egg) haben am 4. September 2000 folgende Anfrage eingereicht:

Bei den Verfassungsratswahlen vom 18. Juni 2000 verzeichneten die Wahlergebnisse eine ungewöhnlich hohe Anzahl von Wahllisten ohne Kontrollstempel (zum Beispiel Stadt Zürich 6,9 % der eingegangenen Wahlzettel). In diesem Zusammenhang bitten wir den Regierungsrat oder das Statistische Amt um die Beantwortung der folgenden Fragen:

- Welche Gemeinden beziehungsweise Kreiswahlbüros verzeichneten überdurchschnittlich hohe Anzahl Wahlzettel ohne Kontrollstempel?
- Wurden mehrfach eingelegte Wahlzettel als ungültig oder als ungestempelt gezählt?
- Wie verteilen sich die ungestempelten Wahlzettel auf die beteiligten Parteien?

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

Während vieler Jahre trugen bei den Nationalrats- und Kantonsratswahlen im kantonalen Durchschnitt jeweils zwischen 0,30 % und 1,40 % der eingereichten Wahlzettel keinen Kontrollstempel. Mit der am 28. November 1993 vom Volk beschlossenen und am 1. Oktober 1994 in Kraft getretenen Änderung des Wahlgesetzes (LS 161 bzw. OS 52, 612) wurde insbesondere das Verfahren zur brieflichen Stimmabgabe vereinfacht. Seither stieg der Anteil der eingereichten Wahlzettel ohne Kontrollstempel erheblich an. So betrug er bei den Kantonsratswahlen von 1995 im kantonalen Durchschnitt 2,89 % und 1999 2,22 %. Bei den Nationalratswahlen waren es 1995 2,42 % und 1999 3,45 %, während bei den Verfassungsratswahlen vom 18. Juni 2000 3,80 % der Wahlzettel ohne Kontrollstempel waren. Die Entwicklung der Zahl der Wahlzettel ohne Kontrollstempel seit Einführung des Proporzwahlverfahrens zeigt somit einen Zusammenhang zwischen der heute vermehrt genutzten Möglichkeit der brieflichen Stimmabgabe und dem Anstieg der Wahlzettel ohne Kontrollstempel. Namentlich kommt es immer wieder vor, dass Stimmberechtigte mehrere Wahlzettel zusammen in einem Stimmzettelkuvert zurücksenden. Solche «mehrfach eingelegte» Wahlzettel sind gemäss § 23 Wahlgesetz ungültig, weil der Wille des Wählenden nicht klar zum Ausdruck kommt. Die Wahlzettel dürfen auch nicht abgestempelt werden, um eine Plausibilitätskontrolle anhand der abgegebenen Stimmrechtsausweise durchführen zu können. Diese Wahlzettel werden deshalb vorab im Sinne von § 28 Wahlgesetz ausgeschieden und im Protokoll von der Totalzahl der sich in den Urnen befindenden Wahlzettel abgezogen. Die Zahl der übrig bleibenden Wahlzettel entspricht der Zahl der wählenden Stimmberechtigten und setzt sich aus der Zahl der gültigen sowie der aus andern Gründen ungültigen Wahlzettel (beispielsweise gemäss § 83 Wahlgesetz oder § 39 der Verordnung über die Wahlen und Abstimmungen, LS 161.1) zusammen. Die Zahl der ungültigen gestempelten Wahlzettel ist im Protokoll separat aufzuführen.

In den einzelnen Gemeinden schwankt die Zahl der Wahlzettel ohne Kontrollstempel von Wahlgang zu Wahlgang beträchtlich, sodass nicht immer die gleichen Gemeinden einen über- oder unterdurchschnittlichen Anteil aufweisen. Bei den Verfassungsratswahlen vom 18. Juni 2000 lagen folgende Gemeinden bzw. Kreise der Stadt Zürich über dem kantonalen Durchschnitt von 3,80 % (in Klammern jeweils der prozentuale Anteil von Wahlzetteln ohne Kontrollstempel):

Wetzikon (3,93 %), Rüti (4,10 %), Richterswil (4,15 %), Wila (4,17 %), Bäretswil (4,20 %), Opfikon (4,36 %), Rümlang (4,41 %), Dällikon (4,55 %), Winterthur (4,67 %), Zollikon (5,14 %), Dinhard (5,18 %), Kloten (5,31 %), Geroldswil (5,36 %), Flurlingen (5,41 %), Wald (5,47 %), Dübendorf (5,85 %), Obfelden (6,30 %), Oberrieden (6,61 %), Lufingen (6,63 %), Mettmenstetten (6,87 %), Zell (6,91 %), Hettlingen (7,32 %), Hagenbuch (7,50 %), Waltalingen (8,55 %), Regensdorf (8,68 %), Schleinikon (9,52 %), Berg a. I. (11,21 %), Weiach (13,98 %), Zürich, Kreis 2 (3,86 %), Zürich, Kreis 3 (7,10 %), Zürich, Kreis 4 (9,17 %), Zürich, Kreis 5 (9,36 %), Zürich, Kreis 6 (10,86 %), Zürich, Kreis 7 (11,71 %), Zürich, Kreis 8 (11,83 %), Zürich, Kreis 9 (11,84 %).

Erhebungen, wie sich die ungestempelten Wahlzettel auf die beteiligten Parteien verteilen, werden keine gemacht, sodass dazu auch keine näheren Angaben möglich sind. Wahlzettel, Stimmrechtsausweise und Auszahlungsunterlagen werden nur bis zur rechtskräftigen Erledigung allfälliger Beschwerden und der Erhaltung der Wahl aufbewahrt, weshalb auch keine nachträglichen Erhebungen durchgeführt werden können (§ 27 der Verordnung über die Wahlen und Abstimmungen).

Ernennung des Beirates der Flughafen Zürich AG
KR-Nr. 279/2000

Luzia Lehmann (SP, Zürich), Martin Mossdorf (FDP, Bülach), Otto Halter (CVP, Wallisellen) sowie Mitunterzeichnende haben am 4. September 2000 folgende Anfrage eingereicht:

Wie der Presse zu entnehmen war, hat der Verwaltungsrat der Flughafen Zürich AG, dem auch drei Mitglieder des Regierungsrates angehören, den Beirat der Flughafen Zürich AG ernannt.

Anlässlich der Beratungen des Entwurfes der Statuten der Flughafen Zürich AG wurde von verschiedenen Seiten kritisiert, dass im Beirat neben SAir, UVEK (Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation), Kanton Zürich und SBB weder eine Vertretung der betroffenen Bevölkerung noch des Schutzverbandes der Bevölkerung um den Flughafen noch der runde Tisch vorgesehen war. Da die Statuten vom Kantonsrat inhaltlich nicht verändert werden konnten, unterstrich der Vizepräsident der KEVU, Martin Mossdorf, Kommissionsprecher der Vorlage im Kantonsrat, den Wunsch der Kommission nach einer Vertretung des Schutzverbandes oder des runden Tisches im Verwaltungsrat.

Gemäss Statuten der Flughafen Zürich AG behandelt der Beirat zuhanden der Geschäftsleitung Grundsatzfragen der langfristigen Planung und Fragen zur Flughafeninfrastruktur ebenso wie Probleme wirtschaftlicher und politischer Art, wobei er sich – immer gemäss vom Kantonsrat genehmigtem Statuten-Entwurf – «an ganzheitlichen Kriterien, welche neben funktionalen und wirtschaftlichen auch ökologische Aspekte umfassen», orientiert. Eine der Aufgaben, die dem Beirat vom Verwaltungsrat übertragen werden kann, ist die «Erarbeitung von Lösungsvorschlägen für Probleme wirtschaftlicher und politischer Art».

Ich ersuche den Regierungsrat um Beantwortung nachstehender Fragen.

1. Wie beurteilt der Regierungsrat die personelle Abstützung des Beirates unter Berücksichtigung dessen umfangreichen Pflichtenheftes, besonders da zu oben genannten Vertretungen mit dem stellvertretenden Direktor der Zürcher Handelskammer noch einmal ein Wirtschaftsvertreter dazukam?
2. Warum wurde als einzige Vertretung der Flughafenregion im Beirat der Stadtpräsident von Kloten ernannt?
3. Erachtet der Regierungsrat Kloten als eine «typische» oder repräsentative Gemeinde der Flughafenregion, wenn er berücksichtigt, dass Kloten erstens als eine der wenigen Gemeinden in der Region nicht Mitglied des Schutzverbandes ist, dass Kloten zweitens als Standortgemeinde wie keine andere Gemeinde steuerlich und finanziell vom Flughafen profitiert und dass Kloten drittens eine Gemeinde ist, die betreffend Fluglärmverteilung schon immer explizit geschont wurde (zum Beispiel keine Starts und Landungen über Kloten auf der V-Piste), was sie als Hauptstandortgemeinde für den Flughafen sehr verlässlich macht?
4. Ist der Regierungsrat nicht auch der Meinung, dass für die «Erarbeitung von Lösungsvorschlägen für Probleme wirtschaftlicher und politischer Art» der Einbezug von möglichst vielen Perspektiven und Problemvertretungen angemessen wäre, weshalb zum Beispiel besonders betroffene Flughafengemeinden wie Opfikon, Rümlang, Oberglatt oder Höri oder zumindest eine Vertretung des Schutzverbandes einbezogen werden müsste?
5. Wer bringt im Beirat Einsichten im Bereich «ökologische Aspekte» ein?

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

Der erste, vom 30. Juni 1999 datierende Entwurf der Statuten der Flughafen Zürich AG, den der Kantonsrat gestützt auf § 9 des Flughafenengesetzes (LS 748.1) am 1. November 1999 genehmigte, enthielt keinerlei Bestimmungen über den Beirat. Solche waren vielmehr im seinerzeitigen, ebenfalls vom 30. Juni 1999 datierenden ersten Entwurf des Organisationsreglements enthalten (Ziffer 2.3). Dieses wurde dem Kantonsrat jedoch lediglich zur Kenntnis gebracht und nicht zur Genehmigung unterbreitet. Der Verwaltungsrat der Flughafen Zürich AG, der über die Ernennung des Beirats wie auch über dessen Zusammensetzung, Aufgaben und Kompetenzen zu befinden hat, war damals noch nicht eingesetzt.

Nachdem sich der Verwaltungsrat konstituiert hatte, wurde das Organisationsreglement überarbeitet und mit Beschlüssen vom 21. März und 12. Mai 2000 verabschiedet. Über das Organisationsreglement und damit über die personelle Zusammensetzung und die Aufgaben des Beirates beschliesst der Verwaltungsrat mit einfachem Mehr. Der Staatsvertretung kommt dabei keine Sperrminorität zu. Gegenüber der ersten Fassung vom 30. Juni 1999 wurden in der heute geltenden Fassung sowohl die Zusammensetzung als auch die Aufgaben des Beirates neu formuliert. Die Aufgaben des Beirates wurden neu wie folgt festgelegt: «Der Beirat unterstützt die Interessen der Flughafenpartner auf dem Flughafen Zürich und die Sicherstellung einer organischen Entwicklung des Flughafens Zürich. Insbesondere behandelt der Beirat zuhanden des Verwaltungsrates Grundsatzfragen der langfristigen Planung und Fragen zur Flughafeninfrastruktur. Dabei erarbeitet er Empfehlungen für die Entwicklung und den Betrieb des Flughafens. Probleme wirtschaftlicher Art können ebenfalls Bestandteil seiner Arbeit sein.» Daraus erhellt, dass für den Beirat der Flughafen Zürich AG gemäss geltender Fassung des Organisationsreglements bei seinen Empfehlungen nicht politische und ökologische Aspekte im Vordergrund stehen. Diese Aufgaben nimmt vielmehr das Konsultativorgan des Regierungsrates in Flughafenfragen, der so genannte Runde Tisch, wahr, wobei den am meisten vom Flugbetrieb betroffenen Gemeinden eine starke Stellung zukommt. Eine derartige Entflechtung ist durchaus sinnvoll und widerspiegelt auch die von den Stimmberechtigten gewollte Trennung zwischen der Verantwortung für die ordnungsgemässe Führung des Flughafens, die nach erfolgter Übertragung der Betriebskonzession am 1. Juni 2001 bei der Flughafen Zürich AG

liegt, und der sich inskünftig auf besonders sensible Bereiche beschränkenden politischen Einflussnahme durch den Regierungsrat.

Für die Einsitznahme der Stadt Kloten im Beirat gibt es gute Gründe. Als Standortgemeinde des Flughafens weist Kloten einen sehr engen Bezug zum Flughafenbetrieb, zu Fragen der baulichen Infrastruktur und zum landseitigen Verkehr auf. Darüber hinaus gilt es zu berücksichtigen, dass Kloten, eine nicht unbedeutende Aktionärin der Flughafen Zürich AG, im Zuge der Verkleinerung des Verwaltungsrates ihren langjährigen Verwaltungsratssitz verloren hat.

Zuweisung von neuen Vorlagen

Zuweisung an die Kommission für Wirtschaft und Abgaben:

- **Beitritt zur Interkantonalen Vereinbarung zum Abbau technischer Handelshemmnisse**

Beschluss des Kantonsrates, 3820

Zuweisung an die Kommission für soziale Sicherheit und Gesundheit:

- **Verbindlichkeit der SKOS-Richtlinien bei der Bemessung der gesetzlichen wirtschaftlichen Hilfe**

Bericht und Antrag des Regierungsrates an den Kantonsrat zum Postulat KR-Nr. 112/1998, 3821

Zuweisung an die Kommission für Energie, Umwelt und Verkehr:

- **Eigenverantwortliche Instrumente im Energiegesetz**

Beschluss des Kantonsrates über die Einzelinitiative Toni W. Püntener, Zürich, KR-Nr. 298/1998, 3822

Dokumentationen im Sekretariat des Rathauses

Im Sekretariat des Rathauses liegen zur Einsichtnahme auf:

- Protokoll der 71. Sitzung vom 6. November 2000, 14.30 Uhr
- Protokoll der 72. Sitzung vom 13. November 2000, 8.15 Uhr.

2. Beschluss des Kantonsrates über das fakultative Referendum; unbenutzter Ablauf der Referendumsfrist (Bewilligung eines Objektkredits für die Erstellung des regionalen Radwegs entlang der Baumastrasse S-1/Bäretswilerstrasse S-2 von Bäretswil bis Bauma, in den Gemeinden Bäretswil und Bauma, Vorlage 3746)

Antrag der Geschäftsleitung des Kantonsrates vom 16. November 2000

KR-Nr. 364/2000

Abstimmung

Der Kantonsrat beschliesst stillschweigend, der Vorlage KR-Nr. 364/2000 zuzustimmen:

- I. Die Referendumsfrist für die Bewilligung eines Objektkredits für die Erstellung des regionalen Radwegs entlang der Baumastrasse S-1/Bäretswilerstrasse S-2 von Bäretswil bis Bauma, in den Gemeinden Bäretswil und Bauma vom 4. September 2000 ist am 7. November 2000 unbenutzt abgelaufen.
- II. Mitteilung an den Regierungsrat.

Das Geschäft ist erledigt.

3. Beschluss des Kantonsrates über das fakultative Referendum; unbenutzter Ablauf der Referendumsfrist (Steuergesetz [Änderung], Vorlage 3752)

Antrag der Geschäftsleitung des Kantonsrates vom 23. November 2000

KR-Nr. 378/2000

Abstimmung

Der Kantonsrat beschliesst stillschweigend, der Vorlage KR-Nr. 378/2000 zuzustimmen:

- I. Die Referendumsfrist für das Steuergesetz (Änderung) vom 11. September 2000 ist am 21. November 2000 unbenutzt abgelaufen.
- II. Mitteilung an den Regierungsrat.

Das Geschäft ist erledigt.

4. Begnadigungsgesuch

Antrag des Regierungsrates vom 19. Januar 2000 und gleich lautender Antrag der Justizkommission vom 13. November 2000
KR-Nr. 35/2000

Gerhard Fischer (EVP, Bäretswil), Präsident der Justizkommission: Mit Beschluss vom 19. September 2000 beantragt der Regierungsrat, das vorliegende Begnadigungsgesuch gutzuheissen und dem Gesuchsteller den Vollzug einer zweijährigen Gefängnisstrafe abzüglich 21 Tage Untersuchungshaft, welche vom Bezirksgericht Zürich am 9. Januar 1995 wegen mehrfacher Veruntreuung und Widerhandlung gegen das Betäubungsmittelgesetz ausgesprochen wurde, gnadenhalber unter Ansetzung einer fünfjährigen Probezeit, in welcher er unter Schutzaufsicht gestellt wird, zu erlassen. Die entsprechenden Kosten sind dem Gesuchsteller zu auferlegen.

Der Gesuchsteller wurde in Zürich geboren, wo er bei seinen Eltern und seinen drei älteren Geschwistern in geordneten Familienverhältnissen aufwuchs. Mit seiner Familie verband ihn im Kinder- und Jugendalter wie später auch als Erwachsener ein insgesamt gutes Verhältnis. Die Schwierigkeiten trafen erst nach Abschluss der Lehre ein. 1978 wurde er erstmals aufgrund eines Verdachts, eine Veruntreuung versucht zu haben, zu 21 Tagen Gefängnis bedingt verurteilt. Dieser Eintrag wurde später im Strafregister wieder gelöscht. Nachdem der Gesuchsteller 1980 geheiratet hatte, wurden 1981 und 1982 seine beiden Söhne geboren. Beruflich konnte er sich verbessern und zum Filialleiter aufsteigen. Nach verschiedenen Wohnortwechseln wurde er 1984 erneut wegen eines im Oktober 1983 begangenen Betrugsversuchs mit 4 Monaten Gefängnis bestraft, wobei auch diese Bestrafung später im Strafregister gelöscht wurde. 1987 bis 1989 konnte er beruflich vom Verkaufsleiter zum Geschäftsführer aufsteigen. 1990 machte er sich selbstständig, geriet aber mit seiner Firma schon bald in finanzielle Schwierigkeiten. Vor diesem Hintergrund wurde er ein weiteres Mal straffällig. Wieder waren es Betrugsdelikte und ein Verstoss gegen das Betäubungsmittelgesetz. 1993 folgte die Scheidung von seiner Ehefrau. 1994 zog er zu seiner jetzigen Lebenspartnerin, seinerzeit Witwe und Mutter eines Kindes. Aus dieser Bindung wurde 1994 eine Tochter geboren.

Bereits eingangs habe ich erwähnt, dass der Gesuchsteller am 9. Januar 1995 wegen mehrfacher Veruntreuung und Widerhandlung gegen das Betäubungsmittelgesetz zu zwei Jahren Gefängnis abzüglich 21

Tagen Untersuchungshaft verurteilt wurde. Eine vom Gesuchsteller daraufhin eingereichte Berufung wurde vom Obergericht abgelehnt. Eine Nichtigkeitsbeschwerde beim Kassationsgericht wurde ebenfalls abgewiesen. Schliesslich wies auch das Bundesgericht die vom Gesuchsteller erhobene eidgenössische Nichtigkeitsbeschwerde – soweit es überhaupt darauf eintrat – ab.

Auf Juni 1997 lud das Amt für Justizvollzug den Gesuchsteller zum Antritt seiner Strafe vor. Dieser wiederum ersuchte aus beruflichen und persönlichen Gründen wie auch aufgrund seiner finanziellen Situation um Verschiebung des Strafantritts um ein Jahr. Diesem wurde stattgegeben. Mit Eingabe vom 4. Mai 1998 reichte der Gesuchsteller sodann ein Gnadengesuch ein, mit dem er unter anderem die Aussetzung seiner Strafe auf Bewährung und damit sinngemäss den bedingten Verzicht auf den Vollzug der gegen ihn ausgefallenen Freiheitsstrafe beantragte. Zur Begründung seines Gesuches führte er aus, dass sich seine familiäre und berufliche Situation seit seiner Verurteilung beziehungsweise namentlich seit dem ihm gewährten Strafaufschub wesentlich verändert habe. In familiärer Hinsicht habe sich neu ergeben, dass ihm seine geschiedene Frau die elterliche Sorge für seine beiden halbwüchsigen Söhne habe übertragen lassen. Er habe insofern nicht nur in finanzieller Hinsicht, sondern neu auch im alltäglichen Leben für eine sechsköpfige Familie und deren Probleme zu sorgen. Unter den gegebenen Umständen würde der Vollzug seiner Freiheitsstrafe nicht nur seine eigene, sondern auch die Zukunft seiner ganzen Familie existenziell gefährden.

Das Obergericht nahm dazu wie folgt Stellung: Es sei nicht auszuschliessen, dass das Obergericht unter den geltend gemachten Umständen, hätten sie bereits zum Zeitpunkt der Urteilsfällung vorgelegen, eine Strafe ausgefällt hätte, die noch die Gewährung des bedingten Strafvollzugs erlaubt hätte. Die Staatsanwaltschaft beantragte in ihrer Stellungnahme demgegenüber die Abweisung des Begnadigungsgesuchs.

Der Regierungsrat kommt in seinem Antrag zum Schluss, dass ein Vollzug der zweijährigen Gefängnisstrafe für den Gesuchsteller heute eine aussergewöhnliche Härte bedeuten würde, die vor allem im Hinblick darauf, was seine Lebenspartnerin und seine Kinder zu gewärtigen hätten, über das hinausgeht, was an persönlichen und wirtschaftlichen Schwierigkeiten, die der Strafvollzug üblicherweise mit sich bringt, in Kauf zu nehmen ist. Zusätzlich kommt dazu, dass sich der

Gesuchsteller seit der letzten zur Verurteilung führenden Tat Ende 1992 über sieben Jahre wohl verhalten hat.

Die Justizkommission hat sich an ihrer Sitzung vom 25. Oktober 2000 ausführlich mit dem Sachverhalt und den rechtlichen Voraussetzungen auseinander gesetzt. Auch sie ist der Meinung, dass sich der Gesuchsteller seit der gegen ihn geführten Strafuntersuchung offensichtlich mit einiger Anstrengung erfolgreich darum bemüht hat, sein Leben in geordnete Bahnen zurückzuführen. Es ist ihm gelungen, den Lebensunterhalt für sich und seine Familie mit legalen Mitteln sicherzustellen. Die erforderlichen Voraussetzungen für eine Begnadigung sind gegeben.

Die Justizkommission beantragt Ihnen daher einstimmig, der Begnadigung zuzustimmen.

Schlussabstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 117 : 1 Stimme, der Begnadigung KR-Nr. 35/2000 zuzustimmen.

Das Geschäft ist erledigt.

5. Begnadigungsgesuch

Antrag des Regierungsrates vom 27. September 2000 und gleich lautender Antrag der Justizkommission vom 13. November 2000

KR-Nr. 309/2000

Gerhard Fischer (EVP, Bäretswil), Präsident der Justizkommission: Beim zweiten Gesuch um Begnadigung beantragt Ihnen der Regierungsrat mit Beschluss vom 27. September 2000 ebenfalls Zustimmung.

Insgesamt sollen dem Gesuchsteller knapp drei Monate Gefängnisstrafe gnadenhalber bedingt erlassen werden. Die Probezeit wird auf drei Jahre festgesetzt. Die Verfahrenskosten sollen, nachdem die Mittellosigkeit des Gesuchstellers vorliegend ausgewiesen ist, im Sinne der Gewährung der unentgeltlichen Rechtspflege erlassen werden.

Zum Lebenslauf des Gesuchstellers finden sich nur wenige Angaben. Sicher ist, dass er schon mit drei Jahren seine Mutter verloren hat. Sein Vater hat wieder geheiratet. Der Gesuchsteller litt aber während

seiner Kinder- und Jugendzeit unter dem Eindruck, dass sein Vater seinen Bruder bevorzugt. Seine Berufslehre brach er kurz vor dem Abschluss ab. Als Gelegenheitsarbeiter war er immer wieder arbeitslos. Entsprechend lebte er ab 1987 dauerhaft in finanzieller Bedrängnis. Das führte ebenso wie seine ausgeprägte Leidenschaft zum Autofahren bis 1993 zu mehreren Straftaten und entsprechenden Verurteilungen. Verschiedentlich wurden ihm Vergehen gegen das Strassenverkehrsgesetz sowie Vermögensdelikte und einmal auch Zechprellerei zur Last gelegt.

Obwohl die beiden letzten Verurteilungen jeweils in der Probezeit erfolgten, wurde auf ein Widerruf des bedingten Strafvollzugs zwar verzichtet, die Probezeit aber verlängert, und der Gesuchsteller wurde ausdrücklich verwarnt. Erst anlässlich der bis anhin letzten Verurteilung des Gesuchstellers durch die Bezirksanwaltschaft, welche wegen Zechprellerei einen Strafbefehl erliess und den Gesuchsteller mit 14 Tagen Gefängnis unbedingt bestrafte, wurde auch der Widerruf des bedingten Strafvollzuges für die bisherigen Verurteilungen angeordnet.

Nach abgewiesener Einsprache und Berufung seitens des Gesuchstellers wurden die Verfahrensakten dem Obergericht aufgrund eines Versehens jedoch erst im März 1999 zugestellt. Darauf beantragte die Staatsanwaltschaft dem Obergericht, den Gesuchsteller in Anbetracht des langen Zeitablaufs seit der erstinstanzlichen Verurteilung nur noch mit einer Busse zu verurteilen. Da der Gesuchsteller jedoch nicht zu den Berufungsverhandlungen erschien, sah sich das Obergericht gezwungen, das Verfahren wegen Rückzug der Berufung abzuschreiben. Nun erst wurde der Gesuchsteller am 22. November 1999 zur Verbüsung der Freiheitsstrafe aufgeboten. Gegen diese Vorladung erhob der Gesuchsteller Einsprache und begründete diese im Wesentlichen mit dem langen Zeitablauf seit seiner letzten Verurteilung und seinem seitdem einwandfreien Lebenswandel.

Der Regierungsrat stimmt diesem Antrag zu und begründet seinerseits die Begnadigung zusammenfassend damit, dass das Berufungsgericht dem Gesuchsteller auf Antrag der Staatsanwaltschaft den Vollzug der Freiheitsstrafen erspart hätte. Zudem habe sich der Gesuchsteller seit nunmehr über sieben Jahren wohl verhalten. Unter diesen Umständen rechtfertige sich eine Gutheissung des Gesuchs.

Die Justizkommission hat sich sehr intensiv und eingehend mit dem Fall beschäftigt. Dabei ist sie zum Schluss gekommen, dass der Fehler für das verschleppte Berufungsverfahren zwar nicht dem Gesuchstel-

ler angelastet werden kann. Bemängelt hat die Justizkommission jedoch, dass sich der Gesuchsteller selber auch nicht um eine effiziente Behandlung seines Falles bemüht hat, indem er Fristen nicht eingehalten hat und vor Gericht nicht erschienen ist. Selbst im Rahmen des Begnadigungsverfahrens hat er sich wenig kooperativ verhalten, indem er der Aufforderung, ergänzende Angaben und Unterlagen nachzureichen, erst verspätet und in kaum genügender Weise nachgekommen ist. Die von ihm auch noch in jüngster Zeit erhobenen Beschuldigungen gegenüber Dritten sowie die von ihm angeführte Rechtfertigung für seine damals begangenen Straftaten lassen einen eigentlichen Sinneswandel vermissen.

Die Justizkommission hat sich letztlich dann aber doch von den befürwortenden Argumenten des Regierungsrates überzeugen lassen. Sie stimmt der Begnadigung des Gesuchstellers mehrheitlich zu. Sie weist aber darauf hin, dass dem Beschluss des Regierungsrates, in welchem es heisst: «Die Probezeit wird auf drei Jahre angesetzt und die Justiz des Innern ermächtigt, den Vollzug der Strafe anzuordnen, falls der Gesuchsteller während der Probezeit vorsätzlich ein Verbrechen oder Vergehen verüben oder in anderer Weise das in ihn gesetzte Vertrauen enttäuschen sollte. Diesem Beschluss soll gegebenenfalls ohne Wenn und Aber Nachachtung verschafft werden.»

Aufgrund der erwähnten Sachlage beantragt Ihnen die Justizkommission mehrheitlich Zustimmung zur Begnadigung.

Schlussabstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 111 : 1 Stimme, der Begnadigung KR-Nr. 309/2000 zuzustimmen.

Das Geschäft ist erledigt.

6. Aufhebung des Obligatoriums der verbrauchsabhängigen Heizkostenabrechnung (VHKA)

Antrag der KEVU vom 12. September 2000 zur Parlamentarischen Initiative Jean-Jacques Bertschi (FDP, Wettswil a. A.), Hans Egloff (SVP, Aesch b. Birmensdorf), René Berset (CVP, Bülach) und Mitunterzeichnende vom 31. August 1998

KR-Nr. 303a/1998

Das Geschäft ist abgesetzt.

22. Änderung des Energiegesetzes

Parlamentarische Initiative Lucius Dürri (CVP, Zürich), Klara Reber (FDP, Winterthur) und Johann Jucker (SVP, Neerach) vom 6. März 2000

KR-Nr. 94/2000

Die Initiative hat folgenden Wortlaut:

Das Energiegesetz vom 26. April 1983 wird wie folgt geändert:

§ 16:

Der Staat kann die Energieplanung, Massnahmen zur rationellen Energienutzung und zur Nutzung von erneuerbaren Energien und Abwärme, die Ausarbeitung von Unterlagen für die Energieversorgung sowie die Information und die berufliche Weiterbildung auf den Gebieten der Energieversorgung und -nutzung fördern. Soweit der Bund zu diesem Zweck Globalbeiträge ausbezahlt, macht der Kanton diese geltend.

Begründung:

Bekanntlich kann der Bund gemäss Art. 15 des eidgenössischen Energiegesetzes zur Förderung der Energie- und Abwärmenutzung (Art. 13) jährliche Globalbeiträge an die Kantone ausrichten. Globalbeiträge erhalten Kantone mit eigenen Programmen zur Förderung von Massnahmen zur sparsamen und rationellen Energienutzung sowie zur Nutzung von erneuerbaren Energien und Abwärme. Mindestens 50 Prozent des einem Kanton zugesprochenen Globalbeitrages sind zur Förderung von Massnahmen Privater reserviert. Die Globalbeiträge dürfen den vom Kanton zur Durchführung des Programms bewilligten jährlichen Kredit nicht überschreiten. Ihre Höhe richtet sich nach Massgabe des kantonalen Kredits und der Wirksamkeit des kantonalen Förderprogramms.

Leider kann der Kanton Zürich von dieser Möglichkeit nur beschränkt Gebrauch machen, da er über keine umfassende Gesetzesgrundlage verfügt. Auf diesen Umstand wurde anlässlich der Budgetdebatte im vergangenen Februar verwiesen. Dies wirkt sich insbesondere im Bereich der Förderung der Solarenergie negativ aus, wo die Photovoltaik

derzeit Rückschritte verzeichnen muss. Eine entsprechende Gesetzesänderung ist um so dringlicher, als der Kanton Zürich im Jahre 2001 mit Globalbeiträgen des Bundes in der Höhe von rund 2,5 Mio. Franken rechnen kann. Ohne Gesetzesänderung kann von diesem Vorteil nicht profitiert werden.

Lucius Dürri (CVP, Zürich): Die Abstimmung vom 24. September 2000 bezüglich Energievorlagen hat bekanntlich ein Nein ergeben. Ich kommentiere dies nicht weiter. Wichtig ist aber, dass die Förderung der erneuerbaren Energien und der rationellen Energienutzung weitergeht. Wir müssen also schauen, welche Mittel uns nach dieser Abstimmung noch zur Verfügung stehen. Einige Mittel werden vom Bund zur Verfügung gestellt, und zwar in Form von so genannten Globalbeiträgen. Früher war es so, dass der Bund diese Massnahmen direkt und indirekt gefördert hat. Mit dem neuen Energiegesetz, das seit zwei Jahren in Kraft ist, ist dieser Umstand weggefallen. Der Bund fördert nur noch indirekt. Die direkte Förderung ist primär den Kantonen überlassen. Das Geld, das der Bund in Form von Globalbeiträgen zur Verfügung stellt, können die Kantone abholen, wenn sie selber im gleichen Umfang mitfördern.

Nun besteht für den Kanton Zürich diesbezüglich ein Problem. Die heutige Gesetzesgrundlage im Energiegesetz reicht nicht aus, um in allen Bereichen so genannte Global- oder Förderbeiträge in Bern abzuholen. Insbesondere im Bereich der Solarenergie besteht diese Möglichkeit heute nicht. Deshalb ist es notwendig, dass wir die Gesetzesgrundlage ändern, damit wir bereits nächstes Jahr Geld in Bern holen können. Ich bitte Sie, die 2,5 Mio. Franken, die ich in der Begründung aufgeführt habe, nicht wörtlich zu nehmen. Das war der Betrag, der damals in Aussicht gestellt wurde. Das kann sich aber noch ändern, je nachdem was das Parlament beziehungsweise der Ständerat diese Woche in der Budgetdebatte beschliesst. Letzte Woche hat der Nationalrat mit nur zwei Stimmen Unterschied eine Erhöhung dieser Globalbeiträge abgelehnt. Es kann jedoch sein, dass der Ständerat diese Woche anders entscheidet.

Wie auch immer, Zürich wird Geld bekommen. Wir brauchen dazu die Gesetzesgrundlage. Mit dem neu formulierten Paragraphen 16 ist eine umfassende Förderung möglich. Alle Teile im erneuerbaren Bereich und in der rationellen Energienutzung können gefördert werden. Regierungsrätin Dorothee Fierz kann uns vielleicht noch einige Angaben machen, wie die Regierung beabsichtigt, in diesem Bereich aktiv

zu werden. Sie haben bereits einiges im Zusammenhang mit der Privatisierung der EKZ (Elektrizitätswerke des Kantons Zürich) gehört. Auch dort wurde diese Frage gestellt. Es wäre interessant zu wissen, wie die Regierung denkt.

Ich bitte Sie, dieser sicher unbestrittenen Vorlage zuzustimmen, damit der Kanton Zürich diese Förderung im nächsten Jahr wirklich betreiben und die Beiträge in Bern abholen kann, sonst bleiben sie dort liegen und nützen uns nichts.

Esther Arnet (SP, Dietikon): Selbstverständlich wird die Sozialdemokratische Fraktion die Parlamentarische Initiative zur Änderung des Energiegesetzes unterstützen. Sie vertrat dieses Anliegen in dieser Form gemeinsam mit dem Erstunterzeichner, Lucius Dürr, bereits in der Budgetdebatte im letzten Jahr respektive in diesem Jahr und betonte schon damals die Wichtigkeit dieser Anpassung des Energiegesetzes.

Ich drücke trotzdem meine geteilten Gefühle über die Absender- und Absenderinnenadressen dieser Parlamentarischen Initiative aus. Einerseits freut es mich natürlich ausserordentlich, wenn ich sehe, dass Mitglieder des Kantonsrates aus der Freisinnigen Partei und auch aus der SVP diese Parlamentarische Initiative mitunterzeichnet haben. Das ist grundsätzlich erfreulich. Ich muss Ihnen aber sagen, dass ich im Abstimmungskampf zu den Energievorlagen in diesem Herbst genau diese Stimmen vermisst habe. Ein Grossteil der FDP und der SVP haben sich in Bezug auf die Förderung der erneuerbaren Energien nicht respektive gegenteilig geäussert. Das finde ich echt immer noch schade. Ich verstehe diese Haltung nicht. Man kann nicht Geld verteilen, das man nicht bereit ist, einzuziehen. Man kann nicht fördern und zugleich nicht fördern. Ihr klares Votum zur Förderung der erneuerbaren Energien hat im Sommer und im frühen Herbst gefehlt. Ich bedauere dies ausserordentlich und hoffe, dass diese Parlamentarische Initiative – wenn sie auch vorher bereits formuliert worden ist –, die aktuellere Position Ihrer Fraktionen zu diesem Thema aufzeigt. Von diesen Vorbehalten nehme ich ausdrücklich den Erstunterzeichner aus. Er war es, der engagiert und mit sehr grossem Einsatz für die Energievorlagen gekämpft hat.

Die Zürcher Stimmbevölkerung hat entschieden. Im Sinne eines *ceterum censeo* werde ich Sie regelmässig daran erinnern, dass das Zürcher Stimmvolk zur Energiewende Ja gesagt hat. Die vorliegende Parlamentarische Initiative ist ein kleiner Schritt in Richtung Förderung

dieser vernünftigen, zukunftsgerichten Energieträger und auch einer zukunftsgerichten Energiepolitik.

Deshalb benutzen wir selbstverständlich die Gelegenheit und unterstützen die Parlamentarische Initiative. Die Sozialdemokratische Fraktion wird nicht nur diese Parlamentarische Initiative unterstützen, sie wird auch alle anderen Massnahmen zu einer vernünftigen Energiepolitik der Zukunft im Sinne des Volksentscheids vom 24. September 2000 in unserem Kanton weiterhin forcieren und mittragen. Wir hoffen natürlich, dass der Kanton Zürich im Bereich der förder- und erneuerbaren Energien, insbesondere der Förderung der Sonnenenergie, aus dem Schattendasein, das er zurzeit in diesem Bereich noch hat, austreten kann und definitiv an die Sonne tritt.

Toni W. Püntener (Grüne, Zürich): Die Zürcherinnen und Zürcher wollen in ihrer Mehrheit erneuerbare Energien und das Energiesparen mit staatlichen Subventionen fördern. Sie haben deshalb am vorletzten Abstimmungssonntag auf eidgenössischer Ebene der Energieförderabgabe zugestimmt.

Die Parlamentarische Initiative geht nicht so weit. Sie will nur erreichen, dass der Kanton Zürich die vom Bund aufgrund des eidgenössischen Energiegesetzes bereitgestellten Globalbeiträge geltend machen kann, damit auch die Zürcherinnen und Zürcher bei ihren vorbildlichen Energietaten finanziell ziemlich sanft unterstützt werden können.

Die Grünen haben bereits in der Januar-Budgetdebatte auf diesen Sachverhalt hingewiesen. Die Parlamentarische Initiative ist also so etwas wie ein «grünes» Erbstück. Wir freuen uns, dass sich Vertreterinnen und Vertreter aus CVP, FDP und SVP dieser Idee angenommen haben. Wir wünschen viel Erfolg. Mit den Stimmen der Grünen Fraktion für die vorläufige Unterstützung können Sie also rechnen.

Subventionen sind ein eher untaugliches Instrument, wenn wir eine nachhaltige Energiepolitik erreichen wollen. Dies ist auch nach dem vorläufigen Scheitern der Klimakonferenz von Den Haag immer noch eine Maxime der schweizerischen Energiepolitik. Subventionen braucht es immer dann, wenn der Markt versagt. Der Markt versagt, weil die Preise für Energieträger nach wie vor viel zu tief sind. Die heutigen Energiepreise entsprechen nicht den tatsächlichen Kosten der Energieverwendung. Auch hier heisst das Zauberwort «Kostenwahrheit». Wenn im Energiemarkt Kostenwahrheit erreicht ist, kann auf Subventionen verzichtet werden. Auch da haben die Zürcherinnen und

Zürcher Weitsicht bewiesen. Sie haben am 24. September 2000 auch der Energieabgaben-Grundnorm zugestimmt. Dieser Verfassungsartikel wäre ein erster Schritt zu einer ökologischen Finanzreform gewesen. Regierungsrat und Bundesrat haben noch eine echte Herausforderung vor sich, bis sie eine ernsthafte Vorlage zu diesem Thema vorlegen können.

Im Übrigen hatten die Grünen auch da vorausgedacht. Unsere Initiative «Energie statt Arbeit besteuern», die irgendwann nächstes Jahr zur Abstimmung kommen dürfte, ist ein zentraler Baustein für eine zukunftstaugliche Lösung der ökologischen Finanzordnung. Diese Abstimmung steht frühestens nächstes Jahr auf dem Programm.

Deshalb laden wir Sie ein, der Parlamentarische Initiative zuzustimmen, damit wenigstens die Globalbeiträge des Bundes auch auf Zürcher Boden energetische Wirkung entfalten können.

Roland Munz (LdU, Zürich): Der Kanton soll sich für die sparsame Nutzung von Energie einsetzen. Das ist hoffentlich unbestritten. Entstehen dem Kanton nun aber Kosten dafür, so ist ein grosser Teil dieses Rates nicht mehr bereit, diese im nötigen Umfang zu sprechen. Ich erinnere Sie damit etwa an die anfangs Jahr geführte Budgetdebatte. Weil die Kredite für solche Energiesparfördermassnahmen durch den Kanton auch in der Vergangenheit nur unzureichend gesprochen worden sind, kam es – wie von den Initianten angeführt – etwa in der Förderung der Solarenergie gar zu Rückschritten. Es ist nun umso erfreulicher, dass gerade auch aus Parteien, die ansonsten nicht berühmt dafür sind, besonders «grüne» Anliegen zu vertreten, dieses Problem aufgegriffen worden ist. Dies freut uns sehr. Wir werden natürlich zustimmen.

Es ist klar, dass die Ziele zur Senkung kantonaler Steuern, wie sie etwa die SVP verfolgt, allerdings nur erreicht werden können, wenn der Kanton Kosten einspart oder – wie in diesem Fall – vom Bund Förderabgaben-Globalbudgets zurückerhält. Was hierzu die schweizerische SVP sagen mag, kann uns hier egal sein. Wir freuen uns, dass der Vorschlag auch von bürgerlicher Seite initiiert und hoffentlich heute noch mitgetragen wird.

Ein kleines Problem hat sich bei uns darin ergeben, dass die vom Bund mittels Globalbudgets ausgerechneten Mittel mindestens zur Hälfte an Private weitergeleitet werden müssen; an Private, die ohnehin zu den eher Privilegierten gezählt werden müssen, da es klar ist, dass diese Subvention auf eine teilweise Subventionierung der eher

Begüterten hinausläuft. Nur, wer über Betriebe oder Liegenschaften verfügt, kann Massnahmen ergreifen, die zum sparsamen Energiehaushalt in diesen Liegenschaften oder Betrieben führen. Da es der Natur und damit auch der EVP-Fraktion als Teil der Natur eigentlich ziemlich egal ist, ob eine Solarstromanlage auf einem öffentlichen oder auf einem privaten Gebäude realisiert wird, können wir über dieses kleine Problem allerdings geflissentlich hinwegsehen. Hauptsache ist doch, dass diese Massnahmen ergriffen werden, und zwar möglichst rasch. Wir möchten nicht bei der nächsten Budgetdebatte wiederum keine solchen Kredite ausrichten können, bloss weil wir sie nicht mittels Globalbudgets vom Bund teilweise rückvergütet erhalten. Die Besteuerung der nicht erneuerbaren Energien ist ein Teil. Ein anderer Teil, um diesem Ziel näherzukommen, ist auch die Subventionierung von solchen Anlagen. Damit der Kanton möglicherweise beim Sprechen solcher Fördermassnahme seine Zurückhaltung verliert, sind wir selbstverständlich dafür, diese Subventionierungen jetzt zu sprechen und damit Paragraph 16 des Energiegesetzes entsprechend dem Vorschlag der Initianten zu ändern.

Im Namen der EVP-Fraktion beantrage ich Ihnen, die Parlamentarische Initiative zu unterstützen.

Johann Jucker (SVP, Neerach): Zugegeben, vor einigen Jahren habe ich mich gegen die Überweisung eines ähnlichen Postulats aus Grünen Kreisen gewehrt. Seinerzeit war ich Mitglied der vorberatenden Kommission für die Erarbeitung des neuen Energiegesetzes. Inzwischen hat sich vieles geändert. Vielleicht kann man sagen, man könne auch gescheiter werden.

Vor der Parlamentsreform durfte ich eine kantonsrätliche Kommission präsidieren, welche eine Parlamentarische Initiative von Marie-Therese Büsser für die Förderung der nachhaltigen Energieerzeugung und Energienutzung beinhaltete. Die Idee dieser Parlamentarischen Initiative würde jene Parlamentarische Initiative aus dem Jahre 1997, welche meines Wissens zurzeit noch hängig ist, ergänzen.

Der Kanton Zürich beziehungsweise einige Grossunternehmen setzen Programme zur Förderung von Massnahmen zur sparsamen und rationellen Energienutzung zwar bereits ein. Die Technik steht jedoch nicht still. Unterdessen wird intensiv geforscht, um erneuerbare Energie und Abwärme sinnvoll und preisgünstig zu erzeugen beziehungsweise zu nutzen. Diese Forschungen sind aufwändig und müssen be-

zahlt werden. Es ist mir bewusst, dass der Bund die bereits beschlossenen Beiträge in irgendeiner Form mittels Steuern ebenfalls aus unseren Taschen holen wird. Mit einer Gesetzesänderung könnten Gelder – wie wir gehört haben –, die der Bund gemäss Artikel 15 des eidgenössischen Energiegesetzes zur Förderung der Energie- und Abwärmennutzung auch ohne eine Energiesteuer ohnehin zweckgebunden einsetzt, für den Kanton Zürich ebenfalls angefordert werden. Die Demokratie hat an der letzten Energieabstimmung einen schweizerischen Entscheid gefällt. Der Kanton Zürich wird sich kaum einen separaten Entscheid daraus herauspicken.

Nachdem wir Standortmarketing betreiben und damit Arbeitsplätze schaffen beziehungsweise erhalten, dürfen auch wir Zürcher für solch sinnvolle Programme einen Zustupf aus Bern erwarten. Als Handwerker höre ich natürlich auch gerne, dass je nach Einsatz und Programm selbst KMU (kleinere und mittlere Unternehmungen) Nutzniesser werden können. Besonders hier, bei uns Kleinen, bleiben Arbeitsplätze tatsächlich erhalten. Unser Standort ist und bleibt der Kanton Zürich. Es freut mich, dass alle Fraktionen für unsere Parlamentarische Initiative sind.

Abstimmung über das Zustandekommen der vorläufigen Unterstützung
Für die vorläufige Unterstützung der Parlamentarischen Initiative stimmen 144 Ratsmitglieder. Damit ist das notwendige Quorum von 60 Stimmen erreicht. Die Initiative ist vorläufig unterstützt.

Das Geschäft ist erledigt.

7. Bauprogramm der Staatsstrassen für die Jahre 2001–2003

Bericht des Regierungsrates vom 1. November 2000 und gleich lautender Antrag der KPB vom 21. November 2000, **3815**

Barbara Marty Kälin (SP, Gossau), Präsidentin der Kommission für Planung und Bau (KPB): Gemäss Paragraf 8 Absatz 1 des Strassengesetzes hat der Regierungsrat dem Kantonsrat alljährlich über das Bauprogramm der Staatsstrassen für die nächsten drei Jahre Bericht zu erstatten. Ich betone, dass es ein Bauprogramm für die nächsten drei Jahre ist und nicht ein Wunschzettel für die nächsten 20 Jahre. Strassenbauten, die in den nächsten drei Jahren – aus welchen Gründen auch immer – noch nicht gebaut werden, suchen Sie demzufolge im

vorliegenden Bauprogramm vergebens. Bis vor ein paar Jahren erfolgte diese Berichterstattung anschliessend an die Budgetdebatte. Aus Gründen einer wohl eher vermeintlichen Verbesserung der Ratseffizienz wurde diese Debatte von der Budgetdebatte abgekoppelt und auf Ende November oder heute anfangs Dezember vorgezogen.

Ich mache Sie allerdings einmal mehr darauf aufmerksam, dass wir vom Strassenbauprogramm lediglich Kenntnis nehmen können. Wir können es weder abändern, zurückweisen noch gutheissen, sondern wir nehmen es lediglich zur Kenntnis – oder um es vielleicht etwas salopp zu formulieren: Wir können zwar unseren Senf dazu geben, nicht aber unseren Segen. Sie haben das bei früherer Gelegenheit an dieser Stelle auch schon gehört. Das Strassenbauprogramm ist ein alljährliches Ritual nach gleichem Schema und mit sehr ähnlichen Inhalten. Wenn Sie die Strassenbauprogramme über mehrere Jahre vergleichen, stellen Sie fest, dass sie über weite Strecken aus so genannten Textbausteinen bestehen, die jedes Jahr unverändert daherkommen. Ich versichere Ihnen, dass auch die anschliessenden Voten aus Ihren Reihen alle schon in ähnlicher Form in den Ratsprotokollen der vergangenen Jahre nachzulesen sind. Sie gestatten mir die Klammerbemerkung, dass wir demnach, wenn wir wirklich effizient sein wollten, auf die ganze Übung unter Hinweis auf die Protokollseiten des letzten Jahres verzichten könnten.

Die vorberatende Kommission für Planung und Bau hat sich an der Sitzung vom 14. November 2000 dieses Strassenbauprogramms angenommen und es nach ausführlicher Beratung zur Kenntnis genommen. Sie schlägt vor, künftig den allgemeinen Teil mit einer Darstellung des Mittelflusses aus und in den Kanton zu ergänzen, also auszusagen, wie viele Gelder vor allem aus den Treibstoffzollzuschlägen aus dem Kanton Zürich und wieder zurückfliessen. Zudem wollte die Kommission wissen, nach welchen Kriterien ein Bauvorhaben Aufnahme ins Strassenbauprogramm findet. Regierungsrätin Dorothee Fierz wies in ihrer Antwort darauf hin, dass das Strassenbauprogramm nur Bauprojekte enthält, die innert der nächsten drei Jahre vor Baubeginn oder vor der Realisierung stehen. Seitens der Verwaltung wurde ergänzend darauf hingewiesen, dass bei kleineren Projekten die öffentliche Auflage erfolgt und die Finanzierung gesichert sein muss, während bei Grossprojekten keine einheitliche Praxis besteht.

Das vorliegende Programm berücksichtigt die in der Volksabstimmung vom 27. September 1998 beschlossene leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (LSVA). Allerdings müssen die daraus resul-

tierenden Mehrerträge nach Anweisung des Bundes in erster Linie für den Ausbau der N4, Zürich–Knonau, insbesondere für den Üetliberg und den Islisbergtunnel eingesetzt werden. Gemäss dem überarbeiteten, langfristigen Nationalstrassenbauprogramm des Bundes ist das von der Bundesversammlung beschlossene Nationalstrassennetz bis zum Jahr 2015 fertig zu stellen. Der Kanton Zürich wurde deshalb vom Bund dazu angehalten, den Nationalstrassenbau auf seinem Gebiet zu beschleunigen. Aus der Tabelle in der Weisung ersehen Sie die Kostenentwicklung. Im Vergleich zum Rechnungsjahr 1999 mit Investitionen von 203 Mio. Franken resultiert ab 2000 eine massive Steigerung der jährlichen Bruttoinvestitionen von 267 Mio. Franken für das Jahr 2000, 300 Mio. Franken für 2001, 380 Mio. Franken für 2002 und 410 Mio. Franken für das Jahr 2003. Nach Abzug der Beiträge Dritter, also vor allem des Bundes, verbleiben für den Kanton, der 20 Prozent der Baukosten trägt, noch Nettoinvestitionen für den Nationalstrassenbau von 42 bis 80 Mio. Franken, mit einer Spitze im Jahr 2002 von 90 Mio. Franken. Sie können der gleichen Tabelle entnehmen, dass die Investitionen für den Staatsstrassenbau auch in den Folgejahren in etwa gleich bleiben, nämlich bei 45 Mio. Franken für das Dreijahresprogramm. Hingegen verbessert sich der Zustand des Strassenfonds, wobei diese Verbesserung einen positiven Volkssentscheid betreffend der Erhöhung der Motorfahrzeugsteuern voraussetzt. Ebenso bedingt eine Erhöhung des Investitionsvolumens im Staatsstrassenbau die Zustimmung des Souveräns zur Erhöhung der Motorfahrzeugsteuern. Regierungsrätin Dorothee Fierz beantwortete die Frage aus der Kommission, ob eine Ablehnung Folgen auf das Strassenbauprogramm habe, mit Ja.

Die grosse Zunahme des Investitionsvolumens kommt folglich dem Nationalstrassenbau zugute, wobei die steigende Ausgabenentwicklung auf den Baubeginn neuer Nationalstrassenabschnitte zurückzuführen ist. Das ist für 2001 der Beginn der Hauptarbeiten am Üetlibergtunnel und der Beginn und Ausbau von Lärmschutz an der Flughafenautobahn N11.1.1; für 2002 der Mehrbedarf für Ausbrucharbeiten am Üetlibergtunnel und der Beginn der Hauptarbeiten an der N4.1.6 im Knonauer Amt; für 2003 der Mehrbedarf für die Ausbrucharbeiten am Islisbergtunnel, die N4.1.6 im Säuliamt und Beginn der Hauptarbeiten an der N4 im Weinland, Flurlingen bis Oerlingen. Dies sind Arbeiten, die zurzeit zurückgestellt sind.

Die Details zu den einzelnen Bauvorhaben entnehmen Sie bitte der Vorlage 3815. Die entsprechenden Tabellen finden Sie im Anhang der Vorlage.

Die Radfahreranlagen bleiben nach dem Volksentscheid im beabsichtigtem Rahmen von durchschnittlich 14 Mio. Franken pro Jahr, wobei die vom Kantonsrat erst kürzlich bewilligten Radwege Bärethwil–Bauma und Weisslingen–Kollbrunn ab 2001 gebaut sowie der Radweg Bülach–Embrach nach rund einjähriger Verzögerung fertig gestellt werden können.

Die in der Weisung unter «Verkehrseinrichtungen» aufgeführten 1,7 und je 2 Mio. Franken dienen vorab der Busbeschleunigung in Zürich-Nord und werden zusätzlich für integriertes Verkehrsmanagement (IVM) verwendet. In seiner definitiven Ausgestaltung wird IVM allerdings deutlich mehr kosten, nämlich rund 5 Mio. Franken, die dann aber sowohl aus dem Strassenfonds wie auch aus dem Verkehrsfonds finanziert werden sollen.

Hans Frei (SVP, Regensdorf): Wenn unsere Präsidentin feststellt, dass sich mit dem Bauprogramm jährlich Textbausteine wiederholen, ist das zutreffend. Wenn sie aber die Bemerkung vorwegnimmt, dass alle folgenden Voten schon in den Protokollen nachzulesen sind, finde ich das eine völlig unangebrachte Bemerkung.

Das Strassenbauprogramm zeichnet sich ähnlich aus wie ein Finanzplan, nämlich einerseits durch Projekte und Leistungen, die aufgenommen werden sollen und andererseits durch die Mittel, die diesen gegenüberstehen. Das ist auch hier der Fall. Dann kommt man zum Schluss, dass aufgrund der vorhandenen finanziellen Mittel der Staatsstrassenbau sehr zurückhaltend oder unbefriedigend gelöst werden kann. Ich erlaube mir einige Bemerkungen, dass vor allem das Programm in Zukunft verstärkt und in veränderter Form gegenüber den Vorjahren mehr ausdrücken müsste und dass der Bund der Verkehrssituation im Raum Zürich heute mit ungenügenden Leistungen Rechnung trägt. Wir müssen uns also mit den Finanzierungen auseinandersetzen, um am wirklich desolaten Zustand, den wir auf den Verkehrsstrassen rund um Zürich haben, mehr bewegen zu können. Der Verkehrsnotstand ist nämlich bei uns leider zu einem nationalen Problem geworden. Wir führen aus allen Richtungen die Nationalstrassen in den Wirtschaftsraum Zürich. Hier haben wir den Notstand, dass wir diesen Verkehr praktisch nur auf einer Achse aufnehmen können. Die wenigen Strassen vermögen nun diese Belastung nicht aufzunehmen.

Leider wird sich in den nächsten 10 bis 15 Jahren nicht gross etwas daran ändern. Wir müssen mit einbeziehen, dass genau aus diesen Fiskalleistungen, die dem Bund für die Nationalstrassenprojekte zur Verfügung stehen, heute schon jeder sechste Franken aus dem Kanton Zürich generiert wird und leider von diesen rund 6 Mrd. Franken, die sich auf Bundesebene zusammenbringen lassen, nur knapp ein Sechstel in den Kanton Zürich zurückfliesst. Das ist aber verständlich, wenn man sieht, dass ein Nationalstrassennetz letztlich Verbindungen über den ganzen Raum aufnehmen muss. Wenn aber in der Hitparade der Verkehrsmeldungen im Kanton Zürich täglich bekannt wird, dass der Verkehr nicht rollt und dass es nicht funktioniert, dann braucht es halt im Kanton Zürich ausserordentliche Massnahmen.

Zurück zum Strassenbauprogramm: Wir sprechen hier nur von einem Dreijahresabschnitt. Wenn schon im nächsten Jahr ins Programm aufgenommen wird, dass wir unsere Vorfinanzierung von 26 Mio. Franken bereits zurückzahlen sollen, stimmt das nicht. Genau das sollte jetzt dem Bund überbracht werden, dass er uns entweder die Vorfinanzierung länger erhalten beziehungsweise dass die Rückzahlung länger ausstehen kann oder dass er sie bereits auf Bundesebene abschreibt.

Es ist auch falsch, wenn im Bericht im November 1999 von Bundesseite signalisiert wird, dass vorab alle Lücken geschlossen werden, bevor wir im Kanton Zürich auf andere oder ausserordentliche Lösungen einschwenken können. Das ist wichtig. Dieses Programm ist nicht nur für den Kanton Zürich. Das wird auch beim Bund zur Kenntnis genommen. Wenn wir hier nicht auf die verschärfte Situation aufmerksam machen, dann bewegen wir in Bern nichts. Wir müssen die Fiskalabgaben aus dem Kanton Zürich, die in Millionenhöhe abgegeben werden, vielleicht kurz- oder mittelfristig etwas korrigieren, um dieser Verkehrssituation im Kanton Zürich Rechnung zu tragen. Unter dem Blickwinkel dieser verstärkten Anstrengungen sollten wir auch im Kanton Zürich für aussergewöhnliche Finanzierungen in den Strassenfonds bereit sein. Aussergewöhnlich scheint mir dann angezeigt zu sein, wenn wir von Paragraf 28 des Strassengesetzes unter diesen Umständen einmal Gebrauch machen und bereit sind, vom laufenden Haushalt einige Millionen Franken in diesen Fonds einzubringen, um den Schuldenabbau voranzutreiben.

Dies sei vorangestellt und zum Strassenbauprogramm bemerkt. Die SVP wird ihm zustimmen. Wir werden das Bauprogramm unterstüt-

zen, aber wir ersuchen die Baudirektion, in weiteren Berichterstattungen einen erhöhten Druck gegenüber dem Bund zu signalisieren.

Werner Bosshard (SVP, Rümlang): Mit grossem Erstaunen habe ich festgestellt, dass im Strassenbauprogramm kein Projekt «neue Flughafenstrasse in Glattbrugg-West» enthalten ist. Auf der jetzigen, stark befahrenen Flughafenstrasse soll im Dezember 2005 die Stadtbahn Glatttal rollen. Das heisst, dass diese Strasse ab Mitte 2004 eine Baustelle sein wird und dann dem öffentlichen und privaten Verkehr nicht zur Verfügung steht. Da aber der Verkehr entgegen «grünen» Hoffnungen durch Baustellen und Schikanen nicht einfach verschwindet, muss zwingend eine Alternative angeboten werden. Aus lokalpolitischer Betroffenheit weiss ich, dass ein Vorprojekt besteht. Alle Leser des «Zürcher Unterländers» wissen es seit heute Morgen auch. Dieses Projekt müsste im nächsten Jahr fertig projektiert und zwischen 2003 bis Mitte 2004 ausgeführt werden. Nur so kann eine vernünftige Erreichbarkeit des Industriegebiets Glattbrugg-West sichergestellt werden. Gerne würde ich von Baudirektorin Dorothee Fierz dazu ein klärendes Wort hören.

Willy Furter (EVP, Zürich): Gemäss Paragraf 8 des Strassengesetzes von 1981 ist dem Kantonsrat jährlich über das Bauprogramm der Staatsstrassen der nächsten drei Jahre Bericht zu erstatten. Das Dreijahresbauprogramm ist ein Rahmenprogramm, für dessen Einhaltung keine Gewähr besteht. Verzögerungen oder gar Verhinderungen sind denkbar, da Projekteinsparungen möglich sind. Rechtsmittelverfahren beanspruchen bekanntlich sehr viel Zeit. Aus der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe müssen die Mehrerträge nach Anweisung des Bundes für den Bau der N4, Zürich–Knonau, insbesondere für den Üetliberg- und den Islisbergtunnel eingesetzt werden. Also kann der Kanton in diesem Bereich keine abweichenden Entscheidungen fällen. Beim Nationalstrassenbau geht es also aufgrund der Entscheidung des Bundes um die Schliessung der letzten Lücken im Kantonsgebiet. Im Auftrag des Bundes sind die Nationalstrassen bis zum Jahre 2015 zu bauen. Da der Bund 80 Prozent der Kosten übernimmt, kann er solche Forderungen auch stellen.

Im Detail geht es um folgende Bauprojekte: Bei der N20.1.4 handelt es sich um die Umfahrung Birmensdorf. Der Rohbau der Reppischtalbrücke ist fertig und dient nun als Baupiste zur Erstellung des Hafnerbergtunnels. Im Verkehrsdreieck Süd wird die Überdeckung des

Äntlisbergeinschnitts voraussichtlich 2004 beendet sein. Die Bewohnerinnen und Bewohner von Wollishofen und Leimbach freuen sich auf diesen Zeitpunkt. Das Aushubmaterial des Üetlibergtunnels soll zur Auffüllung des Äntlisbergeinschnitts verwendet werden. Das kann allerdings zu Verzögerungen führen, da man mit dem Aushubmaterial noch nicht bereit ist. Der Tunnelvortrieb wird erst im Frühjahr 2001 beginnen. In diesem Bereich sind also die zeitlichen Angaben mit Vorsicht zu geniessen. Beim Anschluss Wettswil bis Knonau ist es so, dass der Entscheid des Verwaltungsgerichts an das Bundesgericht weitergezogen worden ist. Wann der Baubeginn erfolgen kann, hängt von der Dauer des Rechtsmittelverfahrens ab. Die Radfahreranlagen, die über 3 Mio. Franken kosten, werden gestaffelt ausgeführt. Die Ausgaben werden also auf die nächsten drei Jahre verteilt, was sicher sinnvoll ist. Die Kreditbewilligung für den Radweg Bäretswil–Bauma wurde am 4. September 2000 im Kantonsrat beschlossen. Die Bauarbeiten sind ab 2002 vorgesehen. Im Bereich Weisslingen–Kyburg–Kollbrunn sind die Ausführungen für die Jahre 2001 und 2002 vorgesehen. Beim Staatsstrassenbau erfahren die drei Projekte in den Bereichen Buchs/Dällikon, Pfäffikon und Schlieren Verzögerungen.

Ich beantrage Ihnen im Namen der EVP-Fraktion, vom Bericht Kenntnis zu nehmen.

Ruedi Lais (SP, Wallisellen): Das Strassenbauprogramm eignet sich unserer Meinung nach nicht für eine emotionsgeladene Grundsatzdebatte. Diese werden wir sicher in den nächsten Wochen im Zusammenhang mit dem Budget und nächstes Jahr im Zusammenhang mit den Verkehrsabgaben führen müssen.

Die Autobahnen werden nach dem vorgegebenen Takt des Bundes schneller gebaut als bis vor einigen Jahren. Die SP hat die entsprechenden Entscheide auf Bundesebene mitgetragen und akzeptiert sie. Wir setzen uns aber natürlich bei den Autobahnen dafür ein, dass sie mit einem hohen Umweltstandard zum Schutz der Bevölkerung und der Landschaften erstellt werden.

Zur Fondsentschuldung: Hans Frei, selbstverständlich sind auch wir der Meinung, dass die Fondsentschuldung stattfinden muss. Sie muss auch bei anderen Fonds stattfinden. Die SP hat die entsprechenden Vorlagen mitgetragen. Ich bitte Sie von der SVP, bei den Motorfahrzeugsteuern ebenfalls einen Schritt in Richtung eines Kompromisses zu gehen. Bei den Staatsstrassen ist es richtig, dass wir de facto in einem Moratoriumszustand leben. Es wäre falsch, anzunehmen, dass die

SP glücklich ist mit diesem Zustand. Nicht nur die Motorfahrzeuglenker, die im Stau stehen, leiden unter unserem Finanzierungsstau. Es leiden durchaus auch sinnvolle Strassenbauprojekte, denn es gibt solche ebenfalls aus Sicht der SP, nämlich dort, wo sie mit effektiven Beruhigungen in den Dorfzentren verbunden wären. Diese Vorlagen können nicht realisiert werden. Die Situation ist aber nicht einfach zufällig entstanden. Der Kanton Zürich und die Agglomeration Zürich müssen kein schlechtes Gewissen haben. Von einem Verkehrsnotstand kann gewiss nicht gesprochen werden, denn wir können uns nicht mit kleineren Ortschaften vergleichen. Wir müssen uns mit internationalen Metropolen vergleichen. Schauen Sie dort einmal nach, welche Qualität das Verkehrssystem im privaten, aber vor allem auch im öffentlichen Bereich hat. Nein, das Zürcher Volk hat in den vergangenen Jahren ganz bewusst die Weichen in Richtung öffentlicher Verkehr gestellt. Wir können nun einfach nicht alles miteinander realisieren. Wir wissen, was in den nächsten Jahren an ÖV-Verbesserungen auf uns zukommt. Das können wir nicht parallel mit einem absoluten Wunschprogramm beim Strassenbau machen.

Zu den Radwegen und den Lärmschutzmassnahmen: Hier werden die glücklicherweise wieder einmal bestätigten gesetzlichen Aufträge ausgeführt, auf die die Bevölkerung sehnlichst wartet. Ich sage zu Händen des Regierungsrates, dass es sehr wichtig ist, in diesem Bereich, in dem nicht grosse politische Grundsatzentscheide getroffen werden müssen, auch gewisse Arbeitsreserven bereitzustellen, denn wir werden bestimmt wieder in eine nächste rezessive Phase hineinkommen. Die Strassenbauprojekte werden bis dann zum grossen Teil nicht ausführungsfähig sein.

Gesamthaft halten wir das Strassenbauprogramm für ein realistisches Programm. Es wäre unrealistisch, den Bürgern mehr zu versprechen. Früher oder später muss aber die erzwungene Nulldiät wieder beendet werden. Wir halten es aber nicht mit dem Menüvorschlag der SVP. Diese Strassenwürste sind uns etwas zu fettreich. Nach einer Nulldiät sollten wir etwas homöopathischer und vor allem viel bewusster wieder in eine Investitionsphase hineingehen. Es soll ein bewusster Entscheid sein für einen ökologisch vertretbaren Strassenbau, der nicht nur den Autofahrern etwas bringt, sondern auch der Bevölkerung in den schwer belasteten Dorfzentren.

Wir bitten Sie, in diesem Sinn vom Strassenbauprogramm zustimmend Kenntnis zu nehmen.

Ulrich Isler (FDP, Seuzach): Die FDP hat vom Bauprogramm der Staatsstrassen für die nächsten drei Jahre Kenntnis genommen. Wir gestatten uns einige Bemerkungen dazu.

Wir haben festgestellt, dass im Nationalstrassenbau die Investitionen in den letzten vier Jahren um etwa 100 Prozent zugenommen haben, was als erfreulich bezeichnet werden kann, handelt es sich dabei doch um die berühmten Lückenschliessungen, vor allem im Knonauer Amt. Bei den Staatsstrassen haben wir dagegen mit Verwunderung festgestellt, dass für die nächsten drei Jahre lediglich lächerliche 45 Mio. Franken jährlich ausgegeben werden sollen, mit der Begründung, dass der Strassenfonds bis zur Entschuldung nicht weiter belastet werden soll. Wieder einmal erinnere ich daran – wir haben es zwar bereits gehört –, dass der Mittelfluss aus dem Wirtschaftskanton Zürich aus den Benzinzöllen an den Bund jährlich 1 Mrd. Franken beträgt. Bescheidene 166 Mio. Franken, also rund ein Sechstel, fliessen vom Bund in den Kanton Zürich zurück. Dieses Verhältnis gibt zu Bedenken Anlass.

Bei den Nationalstrassen ist vor allem beim Abschnitt Winterthur–Schaffhausen beinahe von einem Trauerspiel zu reden. Man hat kürzlich gehört, dass das letzte Stück zwischen Feuerthalen und Kleinfeldingen eröffnet worden ist. Leider haben sich auf diesem Strassenstück bereits wieder vier Unfälle mit tödlichen Ausgängen ereignet. Der Verkehr musste zwangsläufig wieder durch die Dörfer im Weinland umgeleitet werden. Wir werden also im Weinland weitere zehn Jahre eine Baustelle beim Ausbau dieser zweispurigen, nicht richtungsgetrenten Autobahn auf eine nötige vierspurige, richtungsgetrente Autobahn haben. Zehn Jahre werden wir mindestens darauf warten müssen, bis diese wichtige Nord-Süd-Verbindung einigermaßen verkehrsgerecht ausgestaltet sein wird.

Bei den Staatsstrassen gibt tatsächlich zu denken, dass der Unterhalt mit lächerlichen 45 Mio. Franken gewährleistet werden soll. Die Strassenbaufachleute haben schon vor Jahren festgestellt, dass dafür rund 80 Mio. Franken notwendig sind. Wenn man die 45 Mio. Franken zu den 10 Mio. Franken zum Bau der Radwege ins Verhältnis setzt, kann man das Missverhältnis in etwa abschätzen. Die Bevölkerung drückt der Schuh. Sie will ihre Umfahrungen. Der Kantonsrat hat in den letzten Monaten durch die Erheblicherklärung verschiedener Motionen bewiesen, dass beim Staatsstrassenbau etwas gemacht werden muss. Ich könnte mir sogar vorstellen – ich weiss zwar, dass das nicht ganz korrekt ist –, dass im Bauprogramm die erheblich erklärten

Motionen mit einer Farbe markiert und dargestellt werden. Man würde staunen, wie viele Strassen wir mehrheitlich erheblich erklärt haben.

Nun warten wir gespannt auf eine Prioritätenliste, die uns der Regierungsrat versprochen hat. Die Erhöhung der Motorfahrzeugsteuern im Kanton Zürich kann nur Erfolg haben, wenn das Problem Strassenbau irgendwie sichtbar gemacht wird und sich in irgendeinem Plan manifestiert. Eigentlich wäre zu erwarten, dass dank des guten Rechnungsabschlusses der Strassenfonds entschuldete würde.

In diesem Sinn nimmt die FDP vom Strassenbauprogramm Kenntnis.

Peter Stirnemann (SP, Zürich): Ich mache eine Anmerkung zu den Verkehrseinrichtungen in der Tabelle im Anhang der Weisung. Dort ist vorgesehen, 1,75 Mio. Franken für das Jahr 2001 und jeweils 2 Mio. Franken für die Jahre 2002 und 2003 zu verbauen. Darunter fallen strassenseitige Sicherungsanlagen an Bahnübergängen, Strassenverkehrsregelungsanlagen, Massnahmen im Zusammenhang mit dem IVM in Hinblick auf die Koordinierung des Gesamtverkehrsablaufs und insbesondere Massnahmen zur Beschleunigung des öffentlichen Strassenverkehrs an Verkehrsanlagen und Busspuren. Es ist zu begrüssen, dass dieses Programm für 2001 bis 2003 mehr vorsieht als das letztjährige Programm, nämlich jeweils 2 Mio. Franken statt nur 1,5 Mio. Franken und dass explizit auch Massnahmen genannt werden können, die vorgesehen sind. Die jetzt programmierte jährliche Rate für Massnahmen zur Beschleunigung des öffentlichen Verkehrs ist aber immer noch nur die Hälfte von dem Betrag, der mit der Überweisung des Postulats KR-Nr. 179/1997 Mitte des Jahres 1998 gefordert worden ist. Der Regierungsrat wurde beauftragt, bis zum Jahr 2003 aus Fondsmitteln 24 Mio. Franken – das heisst aus dem Strassen- und dem Verkehrsfonds – zur Beschleunigung des öffentlichen Strassenverkehrs auf den Staatsstrassen bereitzustellen. Jährlich müssten dies also 4 Mio. Franken sein. Es ist zu kritisieren, dass nicht so viel vorgesehen worden ist. Wir bestehen mit Nachdruck darauf, dass die eingeforderten 4 Mio. Franken pro Jahr für Beschleunigungsmassnahmen des öffentlichen Strassenverkehrs in den nächsten Jahren umgesetzt werden.

Da im Bericht nicht explizit aufgeführt, seien kurz die vorgesehenen Massnahmen im Sinne einer positiven Rückkoppelung und auch für die Öffentlichkeit erwähnt. Im Bereich Zürich-Ost sind dies auf Stadtgebiet Wallisellen und Schwamendingen Busbevorzugungen an Verkehrsanlagen im Zusammenhang mit dem Busvorlaufbetrieb Stadt-

bahn Glattal. In der Stadt Dübendorf sind es Massnahmen an Verkehrsregelungsanlagen zur Beschleunigung des Busverkehrs; an der Stadtgrenze Zürich–Opfikon Vorbereitung von Verkehrsanlagen für den öffentlichen Verkehr im Hinblick auf die Ausstellung «Grün 2006», die vorzugsweise mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen werden soll. In Zürich-West sind es strassenseitige Sicherungsanlagen der Bremgarten–Dietikon-Bahn im Stadtbereich von Dietikon und an der Zürich- und Badenerstrasse in Schlieren ebenfalls Verbesserungen an den Verkehrsregelungsanlagen für den Bus. Erfreulich ist auch, dass die Engstringerkreuzung Bernstrasse in Schlieren jetzt so geregelt wird, dass der öffentliche Verkehr und der Veloverkehr ohne lange Wartezeiten und lange Umwege die Bernstrasse kreuzen können. Es wird also kein aufwändiger Kreisel vorgesehen, sondern eine simple, klassische Regelungsanlage, die allerdings besser funktionieren soll.

Mit diesen Anmerkungen haben wir Kenntnis vom Strassenbauprogramm genommen.

Charles Spillmann (SP, Ottenbach): Ich bringe als Vertreter des Säuliamts einige kritische Punkte zur Sprache. Dies betrifft die lufthygienische Situation in den Dreckluftkälteseen während Inversionslagen bei Wettwil, Bonstetten und Knonau, die gemäss dem Bau der Autobahnen zu erwarten ist und von der weder im vorliegenden Bericht noch im Info N4.20 die Rede ist. Im Bericht ist zwar von Beschwerden die Rede, die ans Bundesgericht weitergezogen worden sind, aber vom eigentlichen Problem, das auch weitreichende Folgen haben kann, steht kein Buchstabe. Der Regierungsrat respektive die Baudirektion haben nur mit unendlicher Mühe dazu bewogen werden können, zur Kenntnis zu nehmen, dass die alten Ergebnisse der Umweltverträglichkeitsprüfung längst überholt sind. Das verbissene lange Festhalten an den alten Daten, die den Autobahnbau problemlos haben erscheinen lassen, kostete viele engagierte Bürgerinnen und Bürger – übrigens zumeist Parteilose – unzählige Arbeitsstunden. Einige sind fast verzweifelt an dieser Titanic, deren Führung trotz der schweren Problematik einfach keinen Kurswechsel nur schon erwägen wollte respektive den Eisberg einfach weginterpretiert hat. Warum müssen Bürgerinnen und Bürger im Zeitalter von *wif!* und New Public Management (NPM) – gut, es mag sein, dass dieses Management nicht so ernst gemeint war, wie es die Bürger gelegentlich auffassen – derartige Anstrengungen unternehmen, damit nur schon ihre Argumente angehört werden? Die Regierung ist vor allem dazu da, das Wohl der

Bürgerinnen und Bürger zu vertreten. Korrigieren Sie mich, wenn ich mich da irre. Anfragen in diese Richtung wurden bisher mit dem uralten «Trickli», es sei ein Verfahren hängig, vollständig nicht beantwortet – schon wieder *wif!* – oder bisher noch nicht beantwortet, auch nicht teilweise. Es wäre transparent gewesen, wenn die Antwort auf die Anfrage Silvia Kamm von Ende Oktober 2000 synchron zum Bericht 2001 bis 2003 vorgelegen hätte. Das lässt die Vermutung aufkommen, NPM heisse «No Public Management». Oder muss man gar noch das «P» für Public streichen?

Es ist hübsch, wenn die Baudirektion im bunten Info die Geschichte der heiligen Barbara erzählen lässt, der Tunnelschutzpatronin. Ich hoffe aber nicht, dass sie damit durch die Blume andeuten will, für die Wettswiler, Bonstetter und Knonauer helfe nur noch das Beten. Das Blatt war als vertrauensbildende Massnahme ins Leben gerufen worden. Jetzt ist eher ein Propagandabroschürchen daraus geworden: viel Schönes, lebensnahe Berichte, auch ein wenig Kritik, aber nicht wirklich. Man hat alles im Griff und neue Kenntnisse zur Lufthygiene im Säuliamt sind der Redaktion nicht bekannt. Weder im Bericht noch im Info findet sich irgendein Hinweis auf diese ernste Problematik.

Regierungsrätin Dorothee Fierz, warum gehen Sie nicht in aller Öffentlichkeit auf die Bevölkerung zu, packen das Problem, nehmen zur Kenntnis, was Sache ist und berücksichtigen die tatsächlichen Argumente? Man könnte allseits Gerichtskosten sparen und wirklich Vertrauen schaffen. Wir brauchen vorerst noch keine heilige Barbara, sondern eine zupackende Dorothee, gerade im wilden Reich der Baulöwen. Ich hoffe, demnächst in der Antwort auf die Anfrage von Silvia Kamm zu diesem Thema guten Bescheid lesen zu dürfen.

Ich nehme ablehnend Kenntnis von diesem Bericht.

Reto Cavegn (FDP, Oberengstringen): Drei ergänzende Bemerkungen zum vorliegenden Strassenbauprogramm: Der Nationalstrassenbau im Kanton Zürich kommt endlich auf Touren, zwar liegen die Termine für die Fertigstellung immer noch in weiter Ferne, aber zumindest zeigen die fertigen Bauwerke im Westen von Zürich und die sichtbaren Vorbereitungen für den Üetlibergtunnel, dass endlich etwas passiert. Der Regierungsrat muss jetzt aber sicherstellen, dass das gewählte Tempo beibehalten werden kann. Hier ist Lobbyismus in Bern gefragt, und das nicht nur, wenn es um einen zweiten Zürcher Bundesratssitz geht.

Beim Staatsstrassenbau stelle ich mit Erstaunen fest, dass in den nächsten drei Jahren für die Fahrbahnbauten 39 Mio. Franken und für die Velowege 40 Mio. Franken aufgewendet werden. Dieses Verhältnis stimmt nicht. Da ist etwas faul im Stand Zürich.

Wenn die Verkehrssicherheit und die Fahrzeiten nicht mehr gesichert sind, Ruedi Lais, dann muss man von einem Verkehrsnotstand sprechen.

Martin Bäumle (Grüne, Dübendorf): Die Präsidentin hat es richtig gesagt, heute geht es tatsächlich nur um eine Kenntnisnahme des Bauprogramms. Wir können es weder ablehnen noch rückweisen noch ändern.

Für mich ist die Behandlung dieses Programms etwas nutzlos, insbesondere wenn es ausserhalb des Voranschlags ist. Früher konnte man es wenigstens im Zusammenhang mit der Eintretensdebatte zum Voranschlag diskutieren. Heute führen wir die Diskussion zweimal. Wir haben heute eine andere Situation mit Globalbudgets und KEF (Konsolidierter Entwicklungs- und Finanzplan). Ich frage mich ernsthaft, ob das Strassenbauprogramm überhaupt noch Sinn macht, ob nicht die gleiche Information im KEF vorhanden ist, nämlich zusammen mit den Finanzen und ob dieses Programm eigentlich überflüssig geworden ist. Wenn schon sollte es andererseits ein Leistungsauftrag sein, was es auch nicht ist. Ich frage mich ernsthaft, was das Bauprogramm in dieser Form heute noch soll.

Kurz zum Inhalt: Ich bin in zwei Dingen ein bisschen über die SP erschrocken. Die SP will auf der einen Seite umweltgerechte Strassen bauen. Ruedi Lais hat dies gesagt. Charles Spillmann hat auf der anderen Seite dann über das Problem im Knonauer Amt gejammert. Die NO_x (Stickoxide) werden sowieso emittiert, wenn die Strassen gebaut werden. Wo sie emittiert und wie sie verteilt werden, das Zeug ist da. Vielleicht liegt es nicht im Kaltluftsee. Es wird ein bisschen verschoben. Es kommt ein anderer Kaltluftsee, oder es kommt irgendwann als saurer Regen runter. Irgendwie haben Sie diese Schadstoffe, wenn Sie Strassen bauen, also müssen Sie sich überlegen, ob es eine sinnvolle Alternative ist zu sagen, Strassenbau sei grundsätzlich umweltgerecht sinnvoll.

Zum zweiten, noch grösseren Erschrecken: Die SP spricht von Nulldiät im Strassenbau. Reto Cavegn hat es schon gesagt, der Nationalstrassenbau kommt auf Touren. Also hat die SP offensichtlich das Gefühl, er müsse noch mehr auf Touren kommen. Reto Cavegn ist langsam

zufrieden, die SP noch nicht. Ich finde das erstaunlich. Ich nenne die Zahl von 300 bis 400 Mio. Franken bei Nationalstrassen. Ich denke, Reto Cavegn ist näher bei der Realität. Für mich ist der Nationalstrassenbau zu stark auf Touren. Entsprechend wird von den Grünen ein Antrag im Budget kommen. Wenn die SP aber der Ansicht ist, dass 300 bis 400 Mio. Franken eine Nulldiät sind, verstehe ich heute auch ihr Ja zur Verkehrsabgabenerhöhung wesentlich besser. Für uns sind 400 Mio. Franken natürlich keine Nulldiät. Deshalb sind wir nicht für die Verkehrsabgabenerhöhung.

Zum Inhalt werden wir uns beim Budget noch äussern, wenn wir bei den Nationalstrassen eine Kürzung beantragen werden, da wir der Meinung sind, dass die Tourenzahl schon fast am Überhitzen ist. Übrigens hat ein Teil der SP in der Finanzkommission mitgemacht. Ich bitte Sie, bis dahin intern zu diskutieren, ob jetzt Nulldiät oder Touren gelte.

Willy Germann (CVP, Winterthur): Wir nehmen das Strassenbauprogramm zur Kenntnis. Wir können gar nichts anderes tun, als es zur Kenntnis nehmen.

Ausnahmsweise habe ich das letztjährige Ratsprotokoll hervorgeholt und festgestellt, dass beim Geschäft Strassenbauprogramm jedes Jahr das gleiche Lied gesungen wird. Ich selber wiederhole drei Punkte, die ich letztes Jahr schon angeführt habe. Einen hat Martin Bäumle schon erwähnt. Ich habe auch in der KEVU schon gesagt, es sei sinnlos, das Strassenbauprogramm separat zu behandeln, das gehöre zum KEF. Es war offenbar ein Fehler bei der Parlamentsreform, dass man dies nicht gesehen hat.

Zweitens, zur Finanzierung: Hans Frei, Sie haben gesagt, wir müssten uns vermehrt «mit der Finanzierung auseinandersetzen». Das tun wir seit zehn Jahren. Wir haben alle Varianten durchgerechnet. Seit mindestens acht Jahren kommt das gleiche Klagelied über den ungerechten Bund und den mangelnden Mittelrückfluss. Wir müssen zur Kenntnis nehmen, dass wir da keinen Einfluss haben. Es ist ein relativ heikles Geschäft, wohin die Gelder fliessen. Ich habe Ihr Votum dahingehend verstanden, dass Sie jetzt einer Erhöhung der Verkehrsabgaben zustimmen. Sie haben nachher zwar noch gesagt, einige Millionen Franken könne man aus allgemeinen Staatsmitteln in den Strassenfonds einfliessen lassen. Nur lassen diese einige Milliönchen Franken die 6 Mrd. Franken Sonderbauwünsche im Staatsstrassennetz

nicht zu, auch wenn diese im Strassenbauprogramm farbig aufgeführt würden.

Zum Klagegeld, die 39 oder 45 Mio. Franken seien viel zu wenig. Wir haben vor Jahren einmal in diesem Rat eine Priorität gesetzt. Diese lautet: Priorität beim Strassenbau hat die Schliessung der Autobahnlücken. Das war damals unbestritten. Wenn wir jetzt das den Aufwendungen für die Radwegbauten gegenüberstellen würden, würden wir sehen, dass sich das Verhältnis zu Gunsten des Strassenbaus für den individuellen Motorfahrzeugverkehr geändert hat.

Wir haben damals gesagt, Priorität – da könnte ich mich auch auf Ueli Isler berufen – müsse der Unterhalt haben. Unterhalt geht vor Neubau. Eine weitere Priorität – da stimme ich Peter Stirnemann zu – sollte heissen: Elektronik geht vor Beton. Ich bin fest der Ansicht, dass die Gelder, die für integriertes Verkehrsmanagement eingesetzt sind, bei weitem nicht genügen. Ich erinnere an den Vorlaufbetrieb im Glatttal. Da müssten wir in den nächsten drei Jahren viel mehr Gelder aufwenden, um ein integriertes Verkehrsmanagement rechtzeitig ermöglichen zu können, und zwar auch zu Gunsten des öffentlichen Verkehrs – das muss deutlich gesagt werden –, der im Stau stecken bleibt.

Felix Müller (Grüne, Winterthur): Es ist vorab erfreulich, dass dieser Rat die Kredite für den Radwegbau nach der Volksabstimmung in diesem Herbst nicht grundsätzlich kritisiert.

Trotzdem bin ich erstaunt darüber, dass nach 40 Jahren Strassenbau-euphorie dieser Rat immer noch in seiner Mehrheit daran glaubt, dass Strassenbau die Lösung des Problems ist. 40 Jahre haben wir im Kanton Zürich und in der Schweiz Strassen gebaut. Was ist passiert? Die Verkehrsprobleme auf den Strassen sind aus Ihrer Sicht dargestellt nur schlimmer geworden. Daher gesehen ist es doch klar, dass Lücken schliessen und Engpässe beheben, nichts anderes heisst als Lücken und Engpässe verschieben, aber nicht die Verkehrsprobleme lösen. Strassenbau heisst, wie wir schon seit Jahren in diesem Rat darlegen, Verkehrswachstum und nichts anderes. Letztlich muss ich erwähnen, dass zwei Stunden Stau pro Tag an sich noch kein Problem sind. Wenn ein Produktionsbetrieb während 10 Prozent seiner Betriebszeit eine Überlastung hat, dann kommt er wohl kaum auf die Idee, deswegen seinen Produktionsbetrieb auszubauen. Daher dürfte es auch längere Stauzeiten geben, ohne dass man von einem grundsätzlichen Problem sprechen muss.

Zurück zu den von Ihnen ausgeführten Verkehrsproblemen. Es ist so, je mehr Strassen wir bauen desto eher werden die Strassen in den Zentralorten, in den Städten Zürich und Winterthur, be- und überlastet sein, was natürlich vor allem dem ÖV schaden und die Betriebssicherheit und die Fahrzeitgenauigkeit der Busse beeinträchtigen wird. Deshalb ist es wichtig und zentral, dass wir, bevor wir weitere Lücken schliessen, unser Verkehrsmodell erarbeiten und auf die Beine stellen, und zwar so, dass es funktioniert und wirklich integral auf dem Tisch liegt.

Deshalb bin ich erstaunt, dass die Baudirektion respektive die Regierung es fertig bringt, dieses Verkehrsmodell in Teilschritten zu veröffentlichen, dass es ein Modell für die Hochleistungsstrassen gibt, ein Modell für den öffentlichen Verkehr und so weiter und so fort. Ich frage mich, wann das zusammengefügt wird und wie es möglich ist, wenn man schon weiss, wie das Hochleistungsstrassennetz aussehen wird, sich aus der Affäre zu ziehen, wenn man dann feststellt, dass dieses Hochleistungsstrassennetz überhaupt nicht in Kongruenz steht mit dem Staatsstrassennetz respektive mit dem untergeordneten Hauptstrassennetz. Wir müssen in diesem Kanton auf einer ganz anderen Ebene agieren und den Verkehr anpacken. Alle wissen in diesem Rat, dass der Verkehrsflächenkonsum in der Schweiz und insbesondere im Kanton Zürich pro Person schon doppelt so hoch ist wie der Wohnflächenkonsum.

Es ist klar, Strassenbau hat Folgekosten. Wir haben Unterhaltskosten. Strassenbau wird immer kunstbautenintensiver. Diese Kunstbauten müssen unterhalten werden. Es ist wirklich wichtig, dass man die Gelder für den Unterhalt einsetzt und nicht für den Strassenneubau. Da ist eine Gewichtsverschiebung sehr wichtig und notwendig, wenn mit den Geldern haushälterisch umgegangen werden soll. Sonst muss man damit rechnen, dass weiterhin Schulden im Strassenfonds bestehen werden. Insbesondere jene, die immer behaupten, der Strassenverkehr sei kostendeckend, können sich langsam aber sicher überlegen, wie sie ihre Argumente umkehren und darlegen wollen, dass der Strassenverkehr nicht einmal die direkten Kosten im Ansatz decken kann.

Adrian Bergmann (SVP, Meilen): Für den Verkehrsteilnehmer rund um Zürich ist in diesem Strassenbauprogramm nur wenig Licht am Horizont zu erkennen, wie dem Verkehrsnotstand rund um Zürich kurz- und mittelfristig geholfen werden könnte. Wenn Ruedi Lais nun

von Wunschprogrammen spricht, meint er sicher die hinter und vor uns liegenden Investitionen im ÖV, die heute in keinem Verhältnis mehr zu den Investitionen im Strassenbau stehen. Ruedi Lais, Sie nehmen den Strassenbenützer nicht ernst, wenn Sie den Verkehrsnotstand im Kanton Zürich verneinen. Wir von der SVP sind da anderer Meinung und sehen dringenden Handlungsbedarf, auch im Individualverkehr. Trotzdem nehmen wir das Strassenbauprogramm knurrend und mit Unzufriedenheit zur Kenntnis.

Fredi Binder (SVP, Knonau): Eine kleine Entgegnung an Charles Spillmann: Ich bin persönlich mitten in diesem Kältesee, den Sie angesprochen haben, zu Hause. Ich habe mich als Gemeinderat während zwei Legislaturen mit der Thematik Luft- und Lärmbelastung der N4 im Knonauer Amt sehr intensiv auseinandergesetzt. Es tut mir langsam leid, dass die SP und die Grünen nicht aufhören wollen, Verhinderungspolitik der N4 zu betreiben. Die ganze Angelegenheit der Luft- und Lärmbelastung liegt zurzeit beim Bundesgericht. Wir alle warten sehr gespannt auf den Entscheid unserer obersten Richterbehörde, denn ich glaube, niemand will eine schlechte N4, auch der Kanton nicht. Wir wollen aber, Regierungsrätin Dorothee Fierz, eine möglichst schnelle Schliessung der N4, weil das Säuliamt im Verkehr erstickt. Wir wollen eine N4, die optimal zu Gunsten aller Beteiligten gelöst wird. Hier ziehen alle am besten am gleichen Strick. Dass das die «grüne» und die «rote» Politik nicht tut, war längstens erkennbar – auch im Säuliamt. Das Thema N4 ist seit bald 40 Jahren eine leidige Geschichte. Wenn der Wirtschaftsstandort Zürich seinen Ruf behalten will, tut er gut daran, endlich diese Autobahnlücke zu schliessen. Es macht keinen Sinn, den Üetlibergtunnel und die N20 zu eröffnen und die N4 nicht gleichzeitig zu bauen. Denn dann ist das Chaos rund um Zürich perfekt. Ich bitte Sie alle, das zu verhindern. Das wird das Säuliamt nicht mehr ertragen. Sie werden den Innerschweizer Kantonen einen grossen Dienst erweisen, wenn Sie diese Lücke gleichzeitig mit der N20 eröffnen.

Hartmuth Attenhofer (SP, Zürich): Lieber Fredi Binder, ich bin natürlich Ihrer Meinung, wenn Sie sagen, die N4 sollte geschlossen werden.

Ich habe das Strassenprogramm mit wachem Interesse durchgelesen und dabei mit grosser Verärgerung festgestellt, dass das Wort Schwammendingen überhaupt nie darin vorkommt. Dabei führt durch das

Quartier Schwamendingen eine Autobahn. Das ist mit täglich 120'000 Fahrbewegungen die stärkst befahrene Strasse der Schweiz. Wir in Zürich-Nord haben hierzu eine Volksinitiative eingereicht mit dem Anliegen, dieses Autobahnstück im Wohnquartier solle überdeckt werden. Davon lesen wir, obwohl die Initiative seit eineinhalb Jahren eingereicht ist, in diesem Strassenbauprogramm kein einziges Wort.

Im Namen der im Wahlkreis VI, das sind die Stadtkreise 11 und 12, gewählten Kantonsratsmitglieder verlese ich Ihnen eine Erklärung: «Heute vor 21 Monaten ist die Volksinitiative für eine Einhausung der Autobahn in Schwamendingen eingereicht worden. Noch vor wenigen Wochen haben wir der Fristverlängerung für die Behandlung der Initiative zugestimmt. Wir waren von der berechtigten Hoffnung getragen, vom Regierungsrat ein klares Bekenntnis für die Bevölkerung des Stadtquartiers Schwamendingens zu erhalten. Doch nun hat der Regierungsrat einen Nullentscheid getroffen, wozu er volle 21 Monate gebraucht hat.

Das Initiativkomitee, das sich aus allen Parteien und aus Vertretern der Wohnbaugenossenschaften und des Gewerbes zusammensetzt, muss sich ob des Nullentscheids der Regierung beleidigt vorkommen. Denn das Komitee hat sich in jahrelanger Arbeit bemüht, einen tragfähigen Konsens und einen machbaren Projektvorschlag auszuarbeiten. Nun sagt die Regierung, für die Konstruktion einer solchen Einhausung gäbe es weit herum keine Erfahrung. Eine solche Ausrede ist lächerlich und zeigt nur, wie mutlos, konzeptlos und bar jeglicher Kreativität im Tiefbauamt gearbeitet wird.

90 Mio. Franken sind der Regierung zu viel Geld, um der Schwamendinger Bevölkerung endlich wieder etwas Ruhe zu gönnen. Die gleiche Regierung macht sich aber ohne mit der Wimper zu zucken an die Planung von National- und Staatsstrassen heran, die in den nächsten zehn, zwölf Jahren 6 Milliarden Franken verschlingen wird. Aber für die Schwamendinger Bevölkerung sind 90 Milliönchen offenbar zu viel.

Der Gipfel der regierungsrätlichen Unverfrorenheit wird aber mit der Behauptung erreicht, die Einhausung sei städtebaulich unbefriedigend. Dabei ist es die Autobahn, die in Schwamendingen zu einer städtebaulichen Katastrophe geführt hat. Die Häuser standen schon jahrzehntelang da, bevor der Kanton die Autobahn mitten durch die Wohnquartiere drückte.

Die Bevölkerung von Zürich-Nord hat für diesen Nullentscheid der Regierung kein Verständnis. Wir protestieren gegen diesen Entscheid

und fordern die Regierung auf, Hand zu bieten, damit doch noch eine Lösung für das von Strassenlärm schwer geschädigte Schwamendingen gefunden werden kann. Ein erster Schritt dazu könnte die anstehende Erhöhung der Verkehrsabgaben sein, welche die Finanzierung der Einhausung in Schwamendingen sichern würde.»

Ruedi Lais (SP, Wallisellen): Liebe immer noch – inklusive Martin Bäumle – Kollegen und Kolleginnen. Martin Bäumle hat mich zitiert mit den Worten, die SP spreche von einer Nulldiät beim Strassenbau. Wovon muss man denn beim Staatsstrassenbau sprechen, wenn nicht von einer Nulldiät, wenn man nicht einmal den Unterhalt mit den eingestellten Mitteln sicherstellen kann? Beim Nationalstrassenbau, liebe Grüne, haben wir gemeinsam für die Kleeblattinitiativen gekämpft. Wir haben verloren, und wir akzeptieren diesen demokratischen Entscheid. Wir haben aber auch, liebe Grüne, gemeinsam dafür gekämpft, dass nun verursachergerecht finanziert wird und dass, was demokratisch beschlossen worden ist, rasch realisiert werden kann, zumindest rascher als früher. In diesem Sinn stelle ich richtig, dass wir nicht von einer Nulldiät beim Nationalstrassenbau sprechen. Das ist ein sehr fettreiches Menü. Aber das ist vom Volk so beschlossen worden. Beim Staatsstrassenbau haben wir eine Politik der leeren Kassen. Diese leeren Kassen sind genauso unangenehm und unüberlegt, ob sie jetzt «grüner» Politik auf unserer Seite oder «grüner» Politik parteifarbenmässig auf der anderen Seite entspringen.

Barbara Marty Kälin (SP, Gossau): Zu den verschiedenen Vorschlägen betreffend Finanzierung respektiere Entschuldung des Strassenfonds: Die Regierung bringt mit dem Antrag auf Erhöhung der Motorfahrzeugabgaben Mitte Jahr 2001 einen Vorschlag zur Entschuldung des Strassenfonds. Sie sehen in der Tabelle in der Weisung, dass die Fondsentschuldung ab Ende 2001, nämlich Mitte Jahr, wenn die Verkehrsabgaben erhöht sein sollten, auf dem Stand Null steht, das heisst die zusätzlichen Einnahmen können ab 2002 wieder für Strassenbauten verwendet werden.

Eine Bemerkung in eigener Sache: Das Schwergewicht bei Tunnelbauten, von dem im diesjährigen Strassenbauprogramm in Bezug auf den Nationalstrassenbau Üetliberg- und Islisbergtunnel die Rede ist, könnte tatsächlich zur Annahme verleiten, das hätte mit der heutigen heiligen Barbara zu tun und sei ihr zuzuschreiben. Ich betone allerdings, dass die Sprüngli-Pralinés, die ich heute Morgen im Rat erhal-

ten habe, nur zu diesem Anlass sind, nämlich zum Namenstag und nicht von den Tunnelbauern stammen.

Regierungsrätin Dorothee Fierz: Es ist wirklich ein Novum, dass die Kenntnisnahme des Strassenbauprogramms derart viel Zeit in Anspruch nimmt, wie es heute Morgen der Fall war.

Es ist mir nun aber ein Bedürfnis, zu einigen Punkten noch kurz Stellung zu nehmen. Zuerst zu Hartmuth Attenhofer: Es ist der falsche Zeitpunkt, hier und heute über die Volksinitiative «Einhausung der Autobahn Schwamendingen» zu diskutieren. Dazu kommt, dass ich Ihren Vorwurf an das Tiefbauamt in keiner Art und Weise so stehen lassen kann. Sie sagen, die Arbeit dieses Amtes sei mut- und konzeptlos. Wir haben 21 Monate für die Stellungnahme benötigt, weil wir Studien erstellen liessen, um das Anliegen der Volksinitiative kompetent und umfassend beurteilen zu können. Wir haben Aufträge erteilt. Wir haben viel Geld für seriöse Entscheidungsgrundlagen investiert. Dass diese Grundlagen zu einem Nullentscheid führen können, liegt in der Natur der Sache. Aber dass dies mit mutlos und konzeptlos kommentiert wird und dass es ein Affront sei, nach 21 Monaten einen Nullentscheid zu fällen, das ist ein Vorwurf, den ich so nicht stehen lassen kann.

Werner Bosshard hat eine berechtigte Frage eingereicht, nämlich weshalb die Flughafenstrasse nicht im Strassenbauprogramm enthalten sei. Falls die Stadtbahn Glatttal gebaut wird, muss das Problem Flughafenstrasse gelöst werden. Das ist klar, denn die Stadtbahn Glatttal kann nicht in die bestehende Flughafenstrasse integriert werden. Wir verfügen zum heutigen Zeitpunkt über ein Vorprojekt. Das allgemeine Bauprojekt ist im Moment in Erarbeitung. Ich erwarte, dass dieses Mitte des Jahres 2001 vorliegen wird. Erst dann haben wir genaue Kenntnisse über die Kosten und können dann auch über den Kostenteiler diskutieren, nämlich: Wie viele Kosten gehen zu Lasten des Strassenfonds und wie viele zu Lasten des öffentlichen Verkehrs? Dann wird der Zeitpunkt kommen, dieses Projekt auch in das Strassenbauprogramm aufzunehmen. Ich gehe also davon aus, dass im nächsten Strassenbauprogramm für die Jahre 2002 bis 2004 das Projekt Flughafenstrasse enthalten sein wird.

Zum Votum von Charles Spillmann im Zusammenhang mit der N4: Ich habe eine Delegation aus dem Knonauer Amt in der Baudirektion empfangen. Ich habe mir die Problematik und Argumente angehört und diese zur Kenntnis genommen. Aber nach dem Anhörungsverfah-

ren, das bereits vor Bundesgericht erfolgt ist, kann ich nicht mehr eingreifen. Das ist eine Selbstverständlichkeit. Ich missachte und negiere die Argumente aus dem Knonauer Amt nicht, aber zum heutigen Zeitpunkt ist eine Intervention meinerseits nicht angebracht. Ich danke Ihnen für die Diskussion und die Kenntnisnahme des Strassenbauprogramms.

Damit hat der Kantonsrat vom Bauprogramm der Staatsstrassen für die Jahre 2001–2003 Kenntnis genommen.

Das Geschäft ist erledigt.

8. Vorzug der 1. Röhre Stadttunnel (Sihltiefstrasse)

Postulat Martin Vollenwyder (FDP, Zürich), Balz Hösly (FDP, Zürich) und Reto Cavegn (FDP, Oberengstringen) vom 29. Mai 2000
KR-Nr. 192/2000, Entgegennahme

Das Postulat hat folgenden Wortlaut:

Der Regierungsrat wird aufgefordert, die erforderlichen Schritte (Planung und Projektierung) gemäss Einführungsgesetz zum Nationalstrassengesetz abzuklären, damit der vorgezogene Bau und die vorgezogene Inbetriebnahme der 1. Röhre des Stadttunnels in Zürich (Sihltiefstrasse) in vernünftiger Frist möglich werden.

Begründung

Das gültige Programm des Bundes für die Fertigstellung des Nationalstrassennetzes lässt eine Eröffnung des Stadttunnels (die so genannte I-Verbindung) erst um 2020/2025 erwarten. Eines der grössten Verkehrsprobleme im Kanton Zürich ist daher noch lange ungelöst: Die Stadt Zürich bleibt für grosse Teile der Bevölkerung im Süden und im Osten auch mit der Westumfahrung von Zürich (Üetlibergtunnel) noch jahrzehntelang schlecht erreichbar. Mit der angestrebten wirtschaftlichen Entwicklung des Kantons Zürich soll unter anderem das bedeutende Stadtentwicklungsgebiet Zürich-West (Escher-Wyss-Quartier und Teile von Altstetten) beidseits der Bahnlinie genutzt werden. Damit verbunden ist der Ausbau des so genannten Westasts, Nationalstrasse III. Klasse zwischen dem Ende der jetzigen Nationalstrasse in

der Grünau und der geplanten Sihltief-Verbindung. Diese notwendige Erschliessung und der bei fehlenden Infrastrukturen ausgelöste Mehrverkehr verschlechtert die bereits heute bestehende prekäre Verkehrssituation noch weiter.

Mit dem vorzeitigen Bau und der vorzeitigen Inbetriebnahme der 1. Röhre kann die unhaltbare Situation für die Verkehrsteilnehmer zwischen Zürich-Nord beziehungsweise dem Limmattal mit der A3 am linken Seeufer wesentlich verbessert werden. Gleichzeitig werden die Belastungen in wesentlichen Teilen der Stadt Zürich reduziert, insbesondere entlang der Rosengartenstrasse/Westtangente und in der Innenstadt.

Ratspräsident Hans Rutschmann: Der Regierungsrat ist bereit, das Postulat zur Berichterstattung entgegenzunehmen.

Ueli Keller (SP, Zürich): Ich stelle Antrag auf Nichtüberweisung.

Ratspräsident Hans Rutschmann: Die Diskussion und Entscheidung betreffend Überweisung des Vorstosses wird auf eine spätere Sitzung verschoben.

Das Geschäft ist vorläufig erledigt.

9. Vorgezogener Bau einer provisorischen Verbindung Sihltiefstrasse mit dem bestehenden Milchbucktunnel (Brückenverbindung Sihlquai–Wasserwerkstrasse)

Postulat Vilmar Krähenbühl (SVP, Zürich) und Ernst Stocker-Rusterholz (SVP, Wädenswil) vom 3. Juli 2000
KR-Nr. 227/2000, RRB-Nr. 1639/18. Oktober 2000 (Stellungnahme)

Das Postulat hat folgenden Wortlaut:

Der Regierungsrat wird aufgefordert, die alten Projekte einer oberirdischen Verbindung zwischen dem Sihlquai und der Wasserwerkstrasse als vorgezogenes Provisorium in die Überlegungen zur Forderung des Baus einer zweispurigen Sihltiefstrasse mit einzubeziehen.

Eine Brücke war in früheren Projekten eine Variante zur Verbindung der Wasserwerkstrasse mit dem Sihlquai. Darauf sind auch die bisherigen Investitionen in den Milchbucktunnel ausgerichtet gewesen. Die Idee einer neuen unterirdischen Verbindung wurde erst zu einem späteren Zeitpunkt ins Spiel gebracht, ist jedoch bei den bereits vorhandenen Infrastrukturbauten in absehbarer Zeit kaum realisierbar. Um möglichst rasch und kostengünstig eine Verbindung Allmend–Irchel zu realisieren und damit die beiden Autobahnen A3 und A1 zu verbinden, ist eine oberirdische Verbindung im Bereich des Bahnhofs zu prüfen. Dabei kann und soll der Brückenbau als vorgezogenes Provisorium gebaut werden und in die Umgebung der im Bahnhof zu realisierenden Grossbauten mit einbezogen werden. Eine neue unterirdische Verbindung zwischen der Allmend und dem Irchel ist, wenn überhaupt je, kaum finanzierbar, da diese sehr teuer ist. Zudem sind weitere andere Wünsche vorhanden, die es geradezu zu einer Pflicht machen, nach kostengünstigen Lösungen zu suchen und diese auch zu finden. Eine Brückenverbindung vermag diese Ansprüche an die Kosten zu erfüllen.

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

Das Tiefbauamt erarbeitet zurzeit im Rahmen der Gesamtverkehrskonzeption eine Strategie Hochleistungsstrassen. Dabei wird auch der gesamte Verkehrsraum Zürich untersucht. Die erste Projektphase, bestehend aus einer Zustandsanalyse, der Entwicklung von Strategieansätzen und einer Bewertung, ist abgeschlossen. Derzeit wird der Start der zweiten Projektphase vorbereitet. In dieser Phase werden detaillierte Planungen in einzelnen Untersuchungsräumen vorgenommen. Im Untersuchungsraum Stadt Zürich ist vordringlich die gegenseitige Beeinflussung von Stadttunnel (Sihltiefstrasse) und Seetunnel-Ostumfahrung zu klären. Zu diesem Zweck erfolgen umfassende Abklärungen hinsichtlich Machbarkeit und Zweckmässigkeit. Dabei wird auch untersucht, welche Elemente von der Seetunnel-Ostumfahrung beim Bau des Stadttunnels sinnvoll sind und umgekehrt.

Die zweckmässige Verbindung zwischen dem bestehenden Milchbucktunnel und der Sihltiefstrasse wird somit im Rahmen der oben genannten Planungen ermittelt. Allfällige provisorische Verbindungen können erst dann zumal abschliessend beurteilt werden. Für die Erreichung eines baureifen Projektes sind umfangreiche Projektierungsar-

beiten samt Abklärungen mit Beteiligten und Betroffenen und die Durchführung der erforderlichen Genehmigungsverfahren nötig.

Die Nationalstrassen A1 und A3 sind über Durchgangsstrassen des Bundes bzw. durch das überkommunale Strassennetz bereits heute miteinander verbunden. Der Bau einer direkten oberirdischen Brückenverbindung zwischen der Wasserwerkstrasse reg. S-49 und dem Sihlquai reg. S-61 kann keinen wesentlichen Beitrag zu einem besseren oder gar beschleunigten Verkehrsablauf zwischen Allmend und Irchel leisten. Eine Verkehrsentlastung würde voraussichtlich nur die Achse Wasserwerkstrasse–Neumühlequai–Walchebrücke bis zum Bahnhofquai erfahren.

Im Zusammenhang mit dem Bau einer solchen Brücke müssten ausserdem – wegen der zusätzlichen Verkehrskonzentration auf das Sihlquai – Strassenausbauten vorgenommen und die bereits vorsorglich erstellte Bahnhofunterquerung (SN 3.4.1) bei der Sihlpost vorgängig eröffnet werden. Diese Ausbauten wären für ein Provisorium unverhältnismässig und hätten hohe Kosten zur Folge.

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

Vilmar Krähenbühl (SVP, Zürich): Ich danke der Regierung für ihre Antwort auf unser Postulat. Die zweckmässige Verbindung Milchbucktunnel–Sihltiefstrasse wird im Rahmen der laufenden Planungen erstellt, sodass davon ausgegangen werden kann, dass die ursprünglich geplante Brückenlösung und die im Bahnhof daraus ausgerichteten Vorinvestitionen einfliessen. Ich bedaure, dass der Beitrag für ein Freihalten des Erholungsraums Letten während der Auffüllung des Tunnels nicht aufgenommen worden ist. Da sich aber auch in diesem Bereich andere Lösungen abzeichnen, verkürzte Bauzeiten mit alternativen Baumethoden, ziehe ich mein Postulat zurück.

Das Postulat ist zurückgezogen.

Das Geschäft ist erledigt.

10. Vollzugsstopp von weiteren Strassenbaumassnahmen im Kanton Zürich

Motion Ueli Keller (SP, Zürich) und Mitunterzeichnende vom 26. Juni 2000

KR-Nr. 213/2000, RRB-Nr. 1640/18. Oktober 2000 (Stellungnahme)

Die Motion hat folgenden Wortlaut:

Der Regierungsrat wird eingeladen, alle gesetzlichen Voraussetzungen zu schaffen, damit möglichst schnell ein zehnjähriger Vollzugsstopp als Marschhalt bei der Umsetzung von vorgesehenen Strassenbaumassnahmen eingeleitet wird.

Begründung:

In den vergangenen Jahren wurden viele Projekte und Vorstösse zum Bau von Strassen in unserer Landschaft beschlossen. Zum Teil überschneiden sich diese Massnahmen bis zu fünf-, sechsmal.

Bevor weitere Massnahmen ergriffen werden, muss sich darum erst zeigen, ob die bereits bestehenden Bauten den gewünschten Erfolg bringen. Da im Verkehr alles seine Zeit braucht, ist es möglich und sinnvoll, einen zehnjährigen Marschhalt einzuschalten. Anschliessend ist Bilanz zu ziehen und erst danach mit allfälligen weiteren Massnahmen fortzufahren.

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

Die verlangte Schaffung aller gesetzlichen Voraussetzungen für einen Vollzugsstopp als Marschhalt bei der Umsetzung von vorgesehenen Strassenbaumassnahmen berührt Bundeskompetenzen, soweit dadurch auch Baumassnahmen für Nationalstrassen erfasst würden. Gemäss Art. 83 Abs. 1 der Bundesverfassung vom 18. April 1999 (BV, SR 101) stellt der Bund die Errichtung eines Netzes von Nationalstrassen und deren Benützbarkeit sicher. Nach Abs. 2 dieser Bestimmung bauen und unterhalten die Kantone die Nationalstrassen nach den Vorschriften und unter der Oberaufsicht des Bundes. Das Bauprogramm für die Nationalstrassen wird vom Bundesrat festgesetzt (Art. 11 Abs. 2 des Bundesgesetzes vom 8. März 1960 über die Nationalstrassen, NSG, SR 725.11). Das Departement legt das jährliche Bauprogramm fest (Art. 24a der Verordnung über die Nationalstrassen, NSV, SR 725.111). Damit gerät die Motion in Widerspruch zum Bundesrecht, soweit vom Vollzugsstopp auch Nationalstrassen erfasst werden sol-

len. Da die Motion nicht unterscheidet und somit auch die bundesrechtlich vorgeschriebenen Massnahmen erfassen würden, ist der Vorstoss mindestens diesbezüglich unzulässig. Mit der Motion kann ausschliesslich die Änderung von kantonalem Recht verlangt werden.

Im Kanton Zürich besteht in Form der «Demokratie im Strassenbau» (vgl. § 9 des Strassengesetzes sowie Art. 30^{bis} Abs. 1 Ziffer 2 in Verbindung mit Art. 31 Ziffer 5 der Kantonsverfassung) bereits eine gesetzliche Grundlage für objektbezogene «Marschhalte». In diesem Rahmen kann das Referendum gegen ein Vorhaben ergriffen werden, worauf die Stimmberechtigten die Möglichkeit zur Ablehnung haben. Dieses Volksrecht sowie die ebenfalls projektbezogenen Rechtsmittelmöglichkeiten können ein Projekt nicht nur zu Fall bringen, sondern sie führen zum Teil zu sehr langen Verfahren, die einem Vollzugsstopp gleichkommen können.

Die seit längerem bestehende hohe Verschuldung des Strassenfonds hat zudem zusammen mit dem ausgewiesenen Mittelbedarf für Unterhalt und Werterhaltung des bestehenden Strassennetzes bereits einen Vollzugsstopp im Staatstrassen-Neubau bewirkt. Der Vorstoss für einen gesetzlichen «Marschhalt» ist demnach unnötig; er wäre angesichts der dringenden Bedürfnisse vor allem im Bereich der Umfahrungen nicht zu verantworten und würde später ohne Zweifel zu einem kaum innert der erforderlichen Zeit zu bewältigenden Nachholbedarf führen, der in der erforderlichen Zeit kaum bewältigt werden könnte.

Der verlangte Vollzugsstopp hätte überdies negative Auswirkungen auf den öffentlichen Verkehr. Mit dem schienengebundenen Verkehr von S-Bahn, Tram und Privatbahnen (rund 820 km) allein kann das Gebiet des Kantons Zürich nicht flächendeckend erschlossen werden. Es gehören bereits heute annähernd 1600 km Buslinien auf Staats- und Gemeindestrassen zum öffentlichen Verkehr. Die dem Zürcher Verkehrsverbund angeschlossenen Verkehrsunternehmen im Kanton Zürich fahren pro Jahr mehr als 60 Mio. Kilometer. Davon werden über 36 Mio. Kilometer mit Pneufahrzeugen zurückgelegt. Die Strassen spielen somit eine bedeutende Rolle im Gesamtkonzept des öffentlichen Verkehrs. Mit der Neuanlage von Strassen können sodann auch Verbesserungen des Verkehrsflusses für die Fahrzeuge des öffentlichen Verkehrs und für die schwächeren Verkehrsteilnehmer erwirkt werden. So ermöglicht es der Autobahnzusammenschluss in Kloten, die Schnellbusverbindung Bülach–Flughafen definitiv einzuführen, die fünf Buslinien am Lindengarten zu entflechten und zu bevorzugen sowie die Radfahrer- und Fussgängerbeziehungen zu verein-

fachen. Der Bau der Stadtbahn Glatttal ist nicht möglich ohne weitgehende Beanspruchung des bestehenden Strassennetzes und ohne umfangreiche Anpassungen dieses Netzes. Der Verkehr in der Stadt Zürich kann nicht nachhaltig begrenzt bleiben ohne leistungsfähigen Umfahrring. Diese Beispiele liessen sich fortsetzen.

Die Entwicklung der Wirtschaft und die Zunahme der Bevölkerung im Grossraum Zürich werden weiterhin zu einem erhöhten Mobilitätsbedürfnis führen, das nicht allein durch schienengebundene Verkehrsmittel zu bewältigen ist, sondern auch den individuellen und den öffentlichen Strassenverkehr wachsen lässt. Es ist erklärtes Ziel des Regierungsrates, die Attraktivität des Wirtschaftsraumes Zürich weiterhin zu stärken. Dies bedingt unter anderem, dass den erwähnten Mobilitätsbedürfnissen in angemessener Weise Rechnung getragen wird. Grundlage dazu bilden die Verkehrsrichtpläne der verschiedenen Stufen. Ein zehnjähriger Marschhalt führte dazu, dass angesichts der aus den oben genannten Gründen ohnehin schon langen Projektierungs- und Realisierungsphase für neue Strassen nicht mehr rechtzeitig auf die aktuellen Bedürfnisse reagiert werden könnte.

Zusammenfassend ergibt sich, dass der von der Motion verlangte zehnjährige Vollzugsstopp als Marschhalt bei der Umsetzung von vorgesehenen Strassenbaumassnahmen teilweise unzulässig sowie unbegründet und sachlich verfehlt wäre. Ein Vollzugsstopp würde sowohl dem individuellen als auch dem öffentlichen Verkehr schaden und ein falsches Signal für die Standortattraktivität des Kantons Zürich setzen.

Der Regierungsrat beantragt daher dem Kantonsrat, die Motion nicht zu überweisen.

Ueli Keller (SP, Zürich): Ich stelle mir vor, dass Sie sich nicht ganz unbegründet die Frage gestellt haben, was dieser Vorstoss eigentlich soll und dass Ihnen der Text möglicherweise nicht unbekannt vorkommt. Das ist genau so beabsichtigt. Der Text kommt Ihnen bekannt vor, weil er nicht von mir stammt, sondern Ihnen schon einmal als Motion Hansjörg Schmid vorgelegen hat, Vollzugsstopp von weiteren Landschaftsschutzmassnahmen im Kanton Zürich, KR-Nr. 30/2000, die Sie als Postulat am 5. Juni 2000 entgegen der Stellungnahme der Regierung bereits überwiesen haben.

Es handelt sich also, ohne dass ich mir über Urheberrechtsfragen den Kopf zerbrochen habe, gewissermassen um einen geklonten Vorstoss, bei dem das Wort Landschaft durch das Wort Strassenbau mittels der

Funktion «suche und ersetze» ausgetauscht worden ist. Das erklärt auch die ein bisschen holprigen Formulierungen.

Ich verstehe Sie bestens, wenn Sie dies nicht lustig finden. Es ist uns mit Ihrem Vorstoss genauso gegangen. Dieses unkonventionelle Vorgehen hat aber doch verschiedene Vorteile. Die Regierung konnte sich mit ihrer Stellungnahme weitgehend an die bereits vorhandene anlehnen. Ich kenne bereits die meisten Argumente, die dagegen sprechen, weil es dieselben sind, die mir zur Motion Hansjörg Schmid eingefallen sind. Die Argumente dafür kann ich im Ratsprotokoll aus dem Votum von Hansjörg Schmid abschreiben. So halten wir gewissermassen eine zweite Lesung, wie es bei Gesetzesvorlagen richtig und wichtig ist. Diese zweite Lesung der Motion Hansjörg Schmid mit einem Verfremdungseffekt wird nicht schaden, weil Sie so erkennen können, welchem Unsinn Sie damals zugestimmt haben. Die Argumente der Regierung und auch unsere sind damals an Ihnen weitgehend wirkungslos abgeprallt. Sie werden heute dieselben Argumente selber wieder verwenden müssen.

Der Vorstoss ist weitgehend bundesrechtswidrig, und er ist undifferenziert. Mit den Worten von Hansjörg Schmid sage ich Ihnen: «Diese Salamtaktik bei der Vergrösserung des Strassennetzes hat bei den Grundeigentümern sehr viel Unmut ausgelöst. Das ist mit ein Grund, weshalb gegen Strassenbaumassnahmen ein grosser Widerstand besteht. In der Bevölkerung heisst es deshalb: Wehret den Anfängen, die Begehrlichkeiten des Kantons kennen keine Grenzen. Werden die Strassenflächen für einige Zeit nicht mehr dauernd erweitert, wird das Verhältnis zwischen Grundeigentümer und Kanton wieder etwas entkrampft. Dies wirkt sich langfristig gewiss positiv aus, steht doch bereits in der Staatsverfassung, der Staat schütze wohlerworbenes Privatrecht. Wir wollen nicht bestehende Strassen stilllegen. Wir wollen auch kein Bundesrecht verletzen. Wir wollen aber auch keine Musterknaben sein und Maximallösungen fordern statt das Optimum zu erreichen.» So könnte dies seitenweise weitergehen. Soweit also die Ähnlichkeit beider Vorstösse.

Es gibt aber mindestens einen deutlichen Unterschied, der auch aus den Stellungnahmen der Regierung hervorgeht. In beiden Fällen geht es um die Standortattraktivität des Wirtschaftsraums Zürich. Beim Landschaftsschutz geht es jedoch zusätzlich auch um die Attraktivität des Wohnorts Zürich, um die Natur und um die Menschen, die diese Natur als Lebensraum benötigen. Oder um es mit den Worten des Nachhaltigkeitsartikels in der Bundesverfassung zu sagen: «Bund und

Kantone streben ein auf Dauer ausgewogenes Verhältnis zwischen der Natur und ihrer Erneuerungsfähigkeit einerseits und ihrer Beanspruchung durch den Menschen andererseits an.» Diese Ausgewogenheit stellen Sie eben ausschliesslich mit Strassenbau in Frage, nicht mit Naturschutzmassnahmen. Darum ist klar, für was von beidem man sich entscheiden muss.

Neuerdings wird in diesem Haus auch argumentiert, Mobilität sei ein Menschenrecht. Das tönt ja noch plausibel, und ich will auch gar nicht widersprechen. Einige Randbedingungen gehören da allerdings zwingend erwähnt. Erstens gibt es noch ein paar andere Rechte, die gleichzeitig und mindestens gleichwertig gelten. In der Bundesverfassung ist es zu allererst das Recht der Menschenwürde. Das ist zum Beispiel für die Anwohner an der Überlandstrasse in Schwamendingen nicht mehr gegeben und wird auch mit einer drei Meter hohen Lärmschutzwand nicht zurückgegeben.

Zweitens ist das Recht auf Mobilität gar nicht in der Verfassung verankert. Es kann aber auch nicht bedeuten, dass jedermann, jederzeit, für jeden Zweck und mit jedem Vehikel seinen Standort wechseln kann. Das ginge auch dann nicht, wenn alle Strassen für die 6 Mrd. Franken, die Sie gerne bauen würden, auch gebaut würden; einfach deshalb, weil der Raum endlich begrenzt und schon ziemlich intensiv genutzt ist.

Ich wandle den Vorstoss – wie ich es von Ihnen vorgezeigt bekommen habe – in ein Postulat um.

Reto Cavegn (FDP, Oberengstringen): Endlich kann die Stadt Zürich aufatmen, besonders die Bevölkerung an der Rosengartenstrasse, an der Weststrasse, an der Seebahnstrasse und auch in Schwamendingen. Weite Teile des Kantons werden dankbar nach Zürich schauen. Ueli Keller hat das einfachste Mittel entdeckt. Wir machen einfach nichts mehr, lassen den Verkehr von den drei Achsen der Nationalstrassen in die Stadt Zürich fliessen, dort stauen und dann in der Stadt versickern, getreu dem Grundsatz: Alle Wege enden in Zürich.

Ist das einfache Mittel aber auch der richtige Weg? Ist hier, wenn überhaupt, nicht ganz einfach zu kurz gedacht worden? Ein zehnjähriger Vollzugsstopp heisst doch nichts anderes als keine Umfahrung von Zürich, keine Fertigstellung der Nationalstrassen und keine Schliessung der Lücken im Staatsstrassennetz. Die Strategie der HLS (Hochleistungsstrassen) verkommt zur Makulatur und last but not le-

ast würde das verlangte Moratorium auch den Bau der Stadtbahn verhindern, weil es ohne Flughafenstrasse keine Stadtbahn geben wird.

Dieser Rambovorstoss, um einmal ins Vokabular der linken Ratsseite zu wechseln, ist nicht nur unzulässig, überflüssig, sondern er ist auch sachlich falsch. Der Handlungsbedarf bei den Strasseninfrastrukturen ist offensichtlich. Die genehmigten Projekte und überwiesenen Vorstösse überschneiden sich nicht. Sie verhelfen dem Stand Zürich zu den nötigen Infrastrukturen.

Die FDP-Fraktion lehnt das Postulat Ueli Keller ab. Den Marschhalt haben wir bereits hinter uns. Jetzt muss etwas passieren.

Willy Furter (EVP, Zürich): Der Postulant, Ueli Keller, verlangt einen zehnjährigen Vollzugsstopp als Marschhalt bei der Umsetzung von vorgesehenen Strassenbaumassnahmen. Der verlangte Vollzugsstopp von Strassenbaumassnahmen berührt Bundeskompetenzen, soweit dadurch Baumassnahmen für Nationalstrassen erfasst würden. Das Bauprogramm für die Nationalstrassen wird vom Bundesrat festgesetzt. Die Kantone bauen und unterhalten die Nationalstrassen nach den Vorschriften und unter der Oberaufsicht des Bundes. Damit gerät das Anliegen des Postulanten in Widerspruch zum Bundesrecht. Mit dem Postulat könnte höchstens die Änderung von kantonalem Recht verlangt werden. Im Kanton Zürich besteht die Form der Demokratie im Strassenbau. Die Stimmberechtigten können nicht nur das Referendum ergreifen, sie haben auch die Möglichkeit, ein Projekt zu Fall zu bringen, was einem Vollzugsstopp gleichkommt. Die hohe Verschuldung des Strassenfonds hat zudem bereits zu einem eigentlichen Vollzugsstopp im Strassenneubau geführt. Angesichts der von verschiedenen Seiten verlangten Umfahrungen von Ortschaften wäre ein Vollzugsstopp auch nicht zu verantworten. Es muss ferner erwähnt werden, dass auch der öffentliche Verkehr von weiteren Strassenbaumassnahmen nicht nur profitiert, sondern auch darauf angewiesen ist.

Die dem Verkehrsverbund angeschlossenen Unternehmungen fahren pro Jahr rund 60 Millionen Kilometer auf einem Netz von 1600 Kilometern Länge. Die Strassen spielen somit eine bedeutende Rolle im Gesamtkonzept des öffentlichen Verkehrs. Ein Vollzugsstopp würde auch den öffentlichen Verkehr stark beeinträchtigen. Die Regierung arbeitet gegenwärtig am Gesamtkonzept für den Verkehr. Bevor dieses Konzept vorliegt und auch Prioritäten festlegt, ist ein Stopp nicht sinnvoll.

Ich stelle Ihnen im Namen der Mehrheit der EVP-Fraktion den Antrag, das Postulat abzulehnen.

Adrian Bergmann (SVP, Meilen): Ich nehme an, der Vorstoss von Ueli Keller ist ein Jux und müsste eigentlich nicht ernst genommen werden. Da er aber auf unserer Traktandenliste Platz gefunden hat, müssen wir uns nun wohl oder übel mit diesem Jux befassen.

Das Postulat schiesst übrigens ins Leere, denn die Verschuldung des Strassenfonds hat bereits einen Vollzugsstopp bei vielen Bauten zur Folge. Das Ergebnis ist ein Verkehrsnotstand, bei dem sich viele Autofahrer nur noch im Krebsgang bewegen können. Diese Motion gefährdet auch den Verkehrsfluss im ÖV, der die Strasse ebenfalls benutzt. Ich erinnere an die vielen Rechtsmittel, die bereits viele Verzögerungen im Strassenbau zur Folge haben. Das Postulat steht auch völlig quer in der Landschaft, wenn man sich den Verkehrsnotstand und das zunehmende Mobilitätsbedürfnis vor Augen hält. Würde ein solches Postulat angenommen, dann werden die Autofahrer, die sich im Kanton Zürich oft nur noch im Kriechgang bewegen können, endgültig zur Schnecke gemacht.

Nein zur Verhinderungspolitik und Nein zum Jux am Montagmorgen. Die SVP lehnt das Postulat ab.

Willy Germann (CVP, Winterthur): Die CVP lehnt das Postulat auch ab. Es gehört zum Wesen des Klonens, dass der Klon nicht besser wird als das Original.

Wir haben heute bereits einen Vollzugsstopp, und zwar mangels Finanzen. Das wird beim Staatsstrassenbau lange Zeit so bleiben.

Eine zweite Bemerkung: Nicht jede Strassenbaumassnahme generiert im Vornherein mehr Verkehr. Dann würde ich mich dagegen wehren. Eine Umfahrung zum Beispiel ohne gleichzeitige Kapazitätserhöhung, das heisst bei einer massiven Verkehrsberuhigung auf bestehenden Strassen, kann nicht bloss für Anwohner, sondern sogar für den ÖV von Vorteil sein. Ich wende mich gegen die Orientierung, die jetzt Adrian Bergmann wieder gepredigt hat. Nicht jedes Mobilitätsbedürfnis darf und kann befriedigt werden, allein vom Raum her. Wir haben uns schon mehrfach gegen das kantonale Strassenbauwunschkonzert gewandt. Das wird wegen der Finanzen nie umgesetzt werden können, aber auch wegen Zielkonflikten mit dem öffentlichen Verkehr und mit anderen Verkehrsträgern.

Was von übergeordneter politischer Ebene eingefädelt worden ist, also vom Bund, kann nicht einfach vom Kanton durch ein Moratorium wieder ausgefädelt werden.

Martin Bäumle (Grüne, Dübendorf): Persönlich bin ich voll für diesen Vorstoss und könnte Ihnen mindestens 20 Minuten erzählen, was alles schon diskutiert worden ist und warum ein Strassenbaumoratorium richtig ist.

Aus der faktischen Situation, in der wir heute stehen, auch in den politischen Mehrheiten, kann man dem Vorstoss attestieren, dass er gut gemeint, aber zur falschen Zeit gekommen ist. Andererseits ist er ein Gegengewicht zu Vorstössen – gleich einem Wunschprogramm – von bürgerlicher Seite für Umfahrungsstrassen. Für den Vorstoss von Ueli Keller spricht, dass er radikal ist, aber wenigstens ökologisch nachhaltig. Das kann man von den bürgerlichen Vorstössen, die ebenfalls radikal sind, aber zu einem ökologischen Debakel führen, nicht sagen.

In dem Sinn werden die Grünen den Vorstoss selbstverständlich unterstützen, der in die Richtung unseres Antrags geht – zwar viel weiter –, den wir in der Budgetdebatte stellen werden, nämlich den Nationalstrassenbau um zirka 100 Mio. Franken zu reduzieren, das heisst langsamerer Baufortschritt.

Ich muss Ruedi Lais etwas zurückgeben. Er hat vorhin davon gesprochen, beim Nationalstrassenbau hätten wir zusammen verloren. Das stimmt. Jetzt müssten wir etwas schneller bauen. Das stimmt meiner Ansicht nach nicht. Ueli Keller bestätigt dies. Er will ein Moratorium. Auch hier ist es ein Widerspruch, wenn Sie sagen, wir hätten verloren und jetzt plötzlich sollen wir stoppen. Wir sind dieser Meinung. Wir haben nämlich nur verloren, indem das Volk gesagt hat, gewisse Orte sollen nicht autobahnfrei sein. Wir haben nie darüber abgestimmt, ob das Volk diese Milliarden Franken in den Strassenbau stecken will. Im Gegensatz zu öffentlichen Verkehrsprojekten, bei denen das Volk darüber abstimmt, ob die S-Bahn, die Stadtbahn oder ein Bahnhof gebaut werden sollen, hat das Volk nie Kredite bewilligt, die die Nationalstrassen betreffen. Der letzte Entscheid datiert aus den Fünfzigerjahren. Wenn Sie echte Demokratie wollen, müssen Sie solche Kredite zumindest dem Volk vorlegen. Erst dann würde ich mich gebunden fühlen, einen solchen Kredit auch in der Umsetzung mitzutragen. Solange es aber nur ein allgemeiner Entscheid ist, dass man gerne die Strasse hätte, aber bezahlen sollen sie andere, fühle ich mich nicht gebunden. Wir haben genauso klare Signale vom Volk, dass es keine

Verkehrsabgabenerhöhung will, nicht einmal direkt für Strassenbauten im Kanton Zürich. Das ist eine klare Aussage des Volks, dass es für diese Strassen nicht mehr bezahlen will. Das kann indirekt heissen, dass wir diese Strassen nicht wollen. Es kann aber auch heissen, wir wollen die Strassen, aber wir wollen sie nicht bezahlen. Diese Interpretation ist relativ gefährlich.

Fazit ist: Der Vorstoss ist sehr allgemein gehalten und hält sich durchaus an Bundesrecht. Da widerspreche ich Willy Furter. Es geht eigentlich darum, dass uns der Bund nur vorschreibt, dass wir bauen müssen, aber in welcher Geschwindigkeit wir bauen müssen – wie viele Millionen Franken wir quasi pro Jahr umsetzen müssen –, ist nicht vom Bundesrecht vorgegeben. In dem Sinn kann ein Moratorium über einige Jahre durchaus vorgenommen werden, wenn Gründe dafür vorliegen. Ich bin der Meinung, dass diese Gründe vorliegen, Sie nicht. Bundesrechtswidrig ist der Vorstoss auf keinen Fall. Er ist allenfalls gut gemeint und heute chancenlos.

Ueli Keller (SP, Zürich): Nachdem die Diskussion geführt ist, die Argumente gekommen sind, so wie ich sie erwartet habe und die Mehrheitsverhältnisse im Rat bekannt sind, ziehe ich den Vorstoss zurück.

Das Postulat ist zurückgezogen.

Das Geschäft ist erledigt.

11. Reform des Heimatschutzrechts

Motion Willy Germann (CVP, Winterthur) vom 11. September 2000
KR-Nr. 281/2000, Entgegennahme als Postulat

Die Motion hat folgenden Wortlaut:

Der Regierungsrat wird beauftragt, das Heimatschutzrecht im PBG (Planungs- und Baugesetz) und in den nachgeordneten Verordnungen zu vereinfachen. Vordringlich sind die Schaffung von Rechtsmitteln und der Informationspflicht des Staates bei Inventarisierungen und Unterschutzstellungen, die Formulierung der Voraussetzungen für Schutzentlassungen sowie die Schaffung von Anreizen für freiwillige Erhaltung wertvoller Bausubstanz.

Begründung:

Immer mehr Gemeinden und Grundeigentümer bekunden Mühe mit dem komplizierten Heimatschutzrecht des Kantons Zürich. Umgehungsversuche werden bekannt, darunter Inventarentlassungen, die Vermeidung des Heimschlagsrechts wegen der finanziellen Konsequenzen, Abbruch auf Vorrat. Inventarisierungen werden erschwert, um spätere finanzielle, wirtschaftliche oder rechtliche Folgen zu vermeiden.

Kompetenzstreitigkeiten zwischen den Städten und dem Kanton bei Schutzobjekten im regionalen oder kantonalen Inventar führen zu Doppelspurigkeiten. Und Grundeigentümer vor allem von Werkarealen klagen über Verzögerungen und zusätzlichen Kosten bei Umbauten oder Teilabbrüchen.

Eine Vereinfachung des Zürcher Heimatschutzrechts ohne Qualitätseinbusse tut not.

Dazu gehören folgende Punkte:

1. a) Entweder die Zusammenlegung der Inventarisierung und der Unterschutzstellung mit entsprechenden Rechtsmitteln für den Grundeigentümer.

Oder:

1. b) Mitteilungspflicht gegenüber den Grundeigentümern bei Inventarisierungen, gleichzeitig Schaffung von Rechtsmitteln beim Eintrag in ein Inventar.
2. Neue Kompetenzregelung zwischen Kanton und Gemeinden, das heisst abschliessende Kompetenzen für Gemeinden mit eigener Denkmalpflege auch bei Objekten von regionaler oder kantonalen Bedeutung. Eventuell Abschaffung der Inventare mit Objekten von regionaler Bedeutung.
3. Anreizsystem bei Erhaltung von wertvoller Bausubstanz (Wettbewerb bei Umnutzungen).
4. Neuregelung des Heimschlagsrechts, eventuell mit stärkerer Kostenverlagerung auf den Kanton.
5. Voraussetzungen für eine Entlassung aus dem Inventar oder dem Schutz: Entlassung und Abbruch nur, wenn dank Wettbewerb Bauten von höherer Qualität entstehen.

Ziel einer Reform soll sein, die Akzeptanz der Denkmalpflege zu verbessern sowie neben der eigentlichen Denkmalpflege (dank

Wettbewerben) neues, zukunftsgerichtetes Bauen von hoher städtebaulicher und architektonischer Qualität zu fördern.

Ratspräsident Hans Rutschmann: Der Regierungsrat ist bereit, die Motion als Postulat entgegenzunehmen. Der Motionär ist mit der Umwandlung in ein Postulat einverstanden.

Es wird kein Antrag auf Nichtüberweisung gestellt.

Die Motion ist als Postulat überwiesen.

Das Geschäft ist erledigt.

12. Raumwirksame Vorhaben rund um den Flughafen

Interpellation Ueli Keller (SP, Zürich) vom 11. September 2000

KR-Nr. 284/2000, RRB-Nr. 1711/1. November 2000

Die Interpellation hat folgenden Wortlaut:

Medien berichten über verschiedene Vorhaben rund um den Flughafen Zürich-Kloten, welche bisher der demokratischen Meinungsbildung entzogen waren und den wichtigsten Festlegungen im kantonalen Richtplan 1995 diametral entgegenstehen.

- Es handelt sich namentlich um den Bau des neuen Hauptsitzes der Flughafen AG ausserhalb der Bauzonen von Kloten,
- die Bebauungs- und Erschliessungsplanung eines Areals für 20'000 Arbeitsplätze ausserhalb des Siedlungsgebietes von Rümlang sowie
- die so genannte «Airport-City-Planung» im Bereich der kantonalen Freihaltezone Butzenbüel in Kloten.

Es stellen sich daher folgende Fragen:

1. Welche planungsrechtlichen Bedingungen gelten für diese drei Vorhaben?
2. Wie ist der Stand der Planungs- und Bewilligungsverfahren? Welche Behörde hat welche Entscheide bereits gefällt?
3. Welche Behörden wurden insgesamt in die Verfahren involviert, wie wurde die Bevölkerung in die Mitwirkung einbezogen, und welche Rechtsmittel wurden oder werden gewährt?

4. Auf welchen gesetzlichen Grundlagen beruhen die Planungs- und Bewilligungsverfahren für diese allesamt nicht an den Standort des Flughafenkopfs gebundenen Vorhaben (vergleiche Antwort des Regierungsrates auf die Anfrage Werner Bosshard, KR-Nr. 160/2000, betreffend Standort Geschäftssitz Flughafen Zürich AG)?
5. Inwiefern sind der Standort des vorgesehenen neuen Hauptsitzes der Flughafen Zürich AG sowie die Planungen in Rümlang und die «Airport-City-Planung» mit der vom Kantonsrat mit dem Richtplan 1995 festgesetzten Leitlinien, den Zentrumsgebieten, dem Siedlungsgebiet und insbesondere auch dem Stadtbahnprojekt (vergleiche Teilrevision des kantonalen Richtplans vom 22. September 1997) in Übereinstimmung beziehungsweise in Widerspruch?
6. Ist eine diesbezügliche Anpassung des kantonalen Richtplans in Vorbereitung, und wann wird der für die Festsetzung des kantonalen Richtplans zuständige Kantonsrat in die Planung einbezogen?
7. Sind im Bereich des vorgesehenen neuen Hauptsitzes der Flughafen Zürich AG zusätzliche kommerzielle oder für Dritte nicht an den Standort des Flughafenareals gebundene Bauten und Anlagen geplant?
8. Mit welchen Massnahmen wird gewährleistet, dass der offenbar privat einzurichtende Busbetrieb zum neuen Hauptsitz dauerhaft betrieben wird, um die Voraussetzung der Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr gemäss geltendem Planungs- und Baugesetz sicherzustellen?
9. Wer sind die Grundeigentümerinnen des Areals zwischen Bahnlinie und Flughafenareal in der Gemeinde Rümlang? Welche Parzellen gehören dem Kanton, dem Fluglärmfonds, der Flughafen Zürich AG?
10. Wer finanziert die Planung für die Stadtbahnverlängerung in die Gemeinde Rümlang?
11. Welche planerischen Absichten bestehen für das landschaftlich empfindliche Gebiet der kantonalen Freihaltezone Butzenbüel in Kloten?
12. Von welchen weiteren raumwirksamen Vorhaben, die eine Änderung des kantonalen Richtplans erfordern würden, hat der Regierungsrat Kenntnis?

Der *Regierungsrat* antwortet auf Antrag der Baudirektion wie folgt:
Gestützt auf Art. 13 des Raumplanungsgesetzes vom 22. Juni 1979 (RPG, SR 700) hat der Bund Grundlagen zu erarbeiten, um seine raumwirksamen Aufgaben erfüllen zu können; er erstellt die nötigen Konzepte und Sachpläne und stimmt sie aufeinander ab. Verfahrensmässig arbeitet er mit den Kantonen zusammen und gibt ihnen seine Konzepte, Sachpläne und Bauvorhaben rechtzeitig bekannt. Für den Bereich der Luftfahrt regelt der Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt (SIL) sämtliche Belange und Bedürfnisse des gesamtschweizerischen Luftverkehrs. Der SIL wurde im Dezember 1998 dem Regierungsrat zur Vernehmlassung und zur Durchführung der öffentlichen Auflage unterbreitet. Die öffentliche Auflage – in deren Verlauf sich jedermann zum Inhalt des SIL vernehmen lassen konnte – fand vom 22. Januar bis zum 23. März 1999 statt; der Regierungsrat äusserte sich zum SIL mit Beschluss vom 28. April 2000.

Seit der Vernehmlassung zum SIL hatte das Bundesamt für Raumentwicklung, zusammen mit dem Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL), den SIL weiter bearbeitet und den allgemeinen Teil dem Regierungsrat zur abschliessenden Vernehmlassung unterbreitet. Der Bundesrat setzte den allgemeinen Teil am 18. Oktober 2000 (BBl 2000 Nr. 42, S. 5196) fest. Die im SIL enthaltenen Anlagen werden in Objektblättern weiter umschrieben. Diese – darunter auch das Objektblatt «Landesflughafen Zürich» – liegen erst im Entwurf vor. Sie sollen bis Ende 2000 den Kantonen zur abschliessenden Vernehmlassung zugestellt werden.

Gemäss Entwurf zum Objektblatt «Landesflughafen Zürich» des SIL sollen neben anderen Festlegungen die Entwicklungsgebiete Ost (Bereich zwischen Unterlandautobahn und heutiger Abgrenzung des Flughafenareals in Kloten), Süd-Ost (Butzenbüel) und West (Bereich zwischen SBB-Linie Zürich–Bülach und heutiger Abgrenzung des Flughafenareals in Rümlang) festgesetzt werden. Die Festsetzung durch den Bundesrat soll nach Koordinationsgesprächen zwischen Bund und Kanton erfolgen. Der Kanton wird dann zu prüfen haben, wie der SIL in der kantonalen Planung umzusetzen ist. Es wird dabei insbesondere zu beurteilen sein, in welchem Umfang das Flughafenareal im kantonalen Verkehrsplan den Vorgaben des SIL anzupassen sein wird und auf welche Weise die zusätzlichen Entwicklungsgebiete durch den öffentlichen Verkehr erschlossen werden sollen.

Gemäss Art. 37 Abs. 1 Luftfahrtgesetz (LFG, SR 748.0) sind für flughafenbedingte Bauten und Anlagen im Plangenehmigungsverfahren durch das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) sämtliche Belange zu prüfen und mit der Plangenehmigung zu entscheiden. Es sind keine zusätzlichen Bewilligungen nach dem RPG oder nach dem kantonalen Recht erforderlich.

Die Geschäftsleitung der unique zurich airport hat im März 2000 über den Standort für einen neuen Geschäftssitz im Bereich des Werkhofes beschlossen (siehe Antwort des Regierungsrates auf die Anfrage KR-Nr. 160/2000). Das UVEK hat mit Verfügung vom 31. August 2000 für das fragliche Verwaltungsgebäude die erforderliche Plangenehmigung erteilt; damit ist die Standortfrage durch die zuständige Behörde entschieden und eine zusätzliche kantonale Bewilligung nicht nötig. Gegen die Plangenehmigung ist keine Beschwerde an die Rekurskommission des UVEK erhoben worden. Weitere kommerzielle oder für Dritte nicht an den Standort des Flughafenareals gebundene Bauten und Anlagen sind im Bereich des neuen Geschäftssitzes nicht geplant; sie wären aus raumplanerischer Sicht auch abzulehnen.

Gemäss Plangenehmigung für den Bürogebäudeneubau ist das in der Baukonzession für das Dock Midfield festgehaltene Modalsplit-Konzept vom Juli 1998 umzusetzen. Überdies sind die mit dem neuen Verwaltungsgebäude zu schaffenden Parkplätze dem Parkplatzbewirtschaftungskonzept für die 5. Bauetappe unterstellt, d. h., sie sind den für die fragliche Etappe zulässigen 2700 Parkplätzen zuzurechnen. Damit ist Gewähr geleistet, dass nicht beliebig auf privaten Verkehr ausgewichen werden kann bzw. der Busbetrieb aufrechterhalten werden muss.

Der Umstand, dass der neue Geschäftssitz mit einem von der Unique Zurich Airport zu betreibenden Busdienst mit dem Flughafenkopf verbunden wird, lässt es zu, ihn als dem Flughafenkopf zugehörig zu betrachten. Er steht damit nicht in Widerspruch zum kantonalen Richtplan.

Für nicht flughafenbedingte Bauten und Anlagen sind die Bewilligungsverfahren nach kantonalem Recht durchzuführen. In der Vergangenheit wurde das im kantonalen Verkehrsplan ausgeschiedene Flughafenareal als «Spezialzone» betrachtet. Auf dieser Grundlage wurden die erforderlichen Bewilligungen auch für flughafenfremde Nutzungen erteilt. Das Bundesgericht hat diese Praxis als problematisch beanstandet. Es ist deshalb vorgesehen, zusammen mit den be-

troffenen Gemeinden sowie der Unique Zurich Airport einen Gestaltungsplan im Sinne von § 84 Abs. 2 des Planungs- und Baugesetzes (PBG, LS 700.1) zu erarbeiten, der die baurechtlichen Voraussetzungen für nicht flughafenbedingte Bauten und Anlagen schaffen wird.

Das Gebiet Butzenbüel ist im Entwurf zum SIL-Objektblatt «Landesflughafen Zürich» als Entwicklungsgebiet für eine bauliche Nutzung ausgeschieden. Es ist beabsichtigt, dort einen Hotelkomplex mit Kongressräumlichkeiten und einem Kasino zu erstellen. Mit diesem Projekt zusammen soll die Chance einer Aufwertung der rückwärtig gelegenen, weit über das Entwicklungsgebiet hinaus ragenden Landschaft im Bereich Butzenbüel/Holberg genutzt werden. Es handelt sich dabei zum grossen Teil um der kantonalen und der kommunalen Freihaltzone zugeteiltes Land, das im Zusammenhang mit dem Bauprojekt in eine parkartige Landschaft umgestaltet werden soll. Ob Umfang, Dimension sowie die künftige Nutzweise dieses Bauvorhabens bereits einen Gestaltungsplan im Sinne von § 84 Abs. 2 PBG erfordern oder ob eine Bewilligung als standortgebundene Anlage möglich ist, kann erst bei Vorliegen eines konkreten Projekts entschieden werden.

Das zwischen Bahnlinie Zürich–Rümlang und dem heutigen Flughafenareal gelegene Interessengebiet West befindet sich zum überwiegenden Teil im Eigentum des Staates sowie der Avireal (einer Tochtergesellschaft der SAirGroup). Ob die bauliche Entwicklung des Flughafens im Interessengebiet West, das bereits im Konzessionsprojekt 1980 aus dem Jahr 1971 teilweise als Erweiterungsgebiet bezeichnet war, die Verlängerung der Stadtbahn nach Rümlang erforderlich macht, wird bei der nach der Festsetzung des SIL erforderlichen Richtplanergänzung zu beurteilen sein. Es ist deshalb heute auch nicht notwendig, die Finanzierung der Planung der Stadtbahn nach Rümlang sicherzustellen. Weitere raumwirksame Vorhaben im Bereich des Flughafens, die eine Änderung des kantonalen Richtplans erfordern würden, sind dem Regierungsrat zurzeit nicht bekannt.

Ueli Keller (SP, Zürich): Nachdem in den letzten Monaten vor allem die weitreichendste Auswirkung des Flughafens, nämlich der Lärm im Mittelpunkt des öffentlichen Interesses stand, lohnt es sich einmal, sich mit den bodengebundenen Aktivitäten und deren planerischen Grundlagen auseinander zu setzen. Sie werden auch sehr spürbare Auswirkungen auf das Leben in der Flughafenregion haben.

Mit den Antworten der Regierung auf meine Fragen bin ich im Allgemeinen zufrieden, nicht aber mit den dargestellten Sachverhalten.

Das zentrale Problem ist dabei die gewaltige und unsensible Einflussnahme des Bundes auf die kantonale Planung. Gemäss dem heute bekannten Entwurf des Sachplans Infrastruktur Luftfahrt (SIL) soll der bisherige Flughafenperimeter massiv erweitert werden, im Osten bis an die Unterlandautobahn, genannt Entwicklungszone Ost, im Südosten im Bereich des Butzenbüel und im Westen bis an die Bahnlinie Zürich–Bülach, genannt Ausbauzone West. Diese Festlegungen werden vom Bundesrat auf Antrag des Bundesamtes für Zivilluftfahrt (BAZL) getroffen, das seinerseits wieder willfährig die Wünsche der einzigartigen Flughafen AG oder der SAirGroup erfüllt. Das BAZL macht beispielsweise auch Einwendungen gegen den kantonalen Richtplan, weil es findet, dass das Naturschutzgebiet «Altläufe Glatt», das immerhin ein Objekt von nationaler Bedeutung ist, zu nahe an die Piste 16 reicht.

Diese beträchtlichen Flächenausdehnungen rund um das südliche Ende des Flughafens passieren ohne jede Rücksicht auf bestehende kommunale, regionale und kantonale Planungen oder bestehende Nutzungen. Im kantonalen Richtplan sind diese Gebiete als Landwirtschaftsland, Erholungsgebiet, Wald oder Naturschutzgebiete, also auf jeden Fall ausserhalb des Siedlungsgebiets vorgesehen; dies obwohl im kantonalen Zentrumsgebiet Kloten–Opfikon erhebliche Ausnutzungsreserven und auch leer stehende Gebäude in unmittelbarer Nähe des Flughafens vorhanden sind. Im SIL ist nicht der Ansatz einer räumlichen Idee, einer bewussten Gestaltung einer Siedlung oder Rücksicht auf gewachsene Strukturen erkennbar. Es geht lediglich um ein Wuchern des Molochs Flughafen in die Fläche hinaus.

Die Leitlinien, diese schönen Sätze aus dem Richtplan, heissen: die Zukunftstauglichkeit der Siedlungsstrukturen sicherstellen und verbessern, die Entwicklung der Siedlungsstruktur schwerpunktmässig auf den öffentlichen Verkehr ausrichten und zusammenhängende naturnahe Räume schonen und aktiv fördern. Ich sehe keinen einzigen dieser hehren Grundsätze hier verwirklicht. Wenn es bei der Umsetzung der Leitlinien noch heisst «das Gelingen einer Siedlungsverdichtung nach innen hängt im Wesentlichen von den Gemeinden ab», dann muss das mindestens für Rümlang eher zynisch tönen. Dort hat der Gemeinderat schon gemerkt, dass in der Ausbauzone West bis 20'000 Arbeitsplätze entstehen können, da wo bisher Landwirtschaft war und entsprechend kein öffentlicher Verkehr.

Nur ungenaue Auskunft erhalten habe ich auf meine Frage 9 betreffend der Eigentümer der Grundstücke in der Ausbauzone West; eine

wichtige Frage, weil hier doch sehr viel Mehrwert geschaffen wird, auch für Parzellen aus dem Fluglärmfonds, die jetzt stinkbillig an die Flughafen AG verscherbelt werden.

Dass der Geschäftssitz der Unique weit abseits vom bestehenden ÖV erstellt wird, daran hat sich schon Kollege Werner Bosshard mit seiner Anfrage KR-Nr. 160/2000 gestossen. Wieso über 1000 Arbeitsplätze mit einem Shuttlebus, der im 12-Minuten-Takt verkehrt, genügend erschlossen sein sollen, bleibt wohl das Geheimnis der Unique.

Dass für solche nur bedingt standortgebundenen Nutzungen das UVEK Bewilligungsbehörde sein soll, halte ich für überhaupt nicht zwingend. Für die beim Butzenbüel vorgesehene Airport-City mit Hotel, Businesscenter und Kasino kann sicher nicht mehr mit dem Begriff «flughafenbedingte Bauten» operiert werden. Entsprechend müssen diese Vorhaben nach kommunalem und kantonalem Recht beurteilt werden, umso mehr als sie ein kantonales Erholungs- und ein Naturschutzgebiet tangieren. Dies sollte auch für das laufende Baugesuch für die vorübergehende Einrichtung eines Kasinos im Parkhaus A gelten, vor allem weil bisher bei Erweiterungen immer gejammert worden ist, es sei nicht möglich, auch nur einen Parkplatz weniger zu erstellen. Für ein Kasino kann man offenbar problemlos auf mehrere verzichten.

So ist es natürlich einfach, Geschäfte zu betreiben, wenn man unabhängig von Referenden seine eigenen Absichten vom BAZL im Sachplan festlegen lässt.

Ich bringe zwar nicht viel Verständnis für alle projektierten Kasinos auf, aber immerhin müssen alle Konkurrenten mit gleich langen Spiesen antreten dürfen. Deshalb hoffe ich, dass die Regierung bei ihrer Meinung bleibt, dass weitere kommerzielle, nicht an den Standort des Flughafenareals gebundene Bauten aus raumplanerischer Sicht abzulehnen sind.

Barbara Hunziker Wanner (Grüne, Rümlang): Es ist schon so, dass mit der Annahme des revidierten Luftfahrtgesetzes vor allem die Gemeinden sämtliche Kompetenzen abtreten mussten. Das heisst für flughafenbedingte Bauten und Anlagen prüft heute das Eidgenössische Departement für Umwelt, Energie, Verkehr und Kommunikation im Plangenehmigungsverfahren sämtliche Belange und entscheidet mit der Plangenehmigung. Es sind keine zusätzlichen Bewilligungen nach Raumplanungsgesetz oder nach kantonalem Recht mehr erforder-

derlich. Die betroffenen Gemeinden haben zu Anlagen oder Bauten auf ihrem Gemeindegebiet also nichts mehr zu sagen. Das ist nicht neu. Aber wie so oft erwachen die Betroffenen erst dann, wenn sie vor vollendeten Tatsachen stehen. 1993, im Abstimmungskampf gegen die Revision des Luftfahrtgesetzes, warnten die Grünen noch vergeblich vor dieser vorhersehbaren Entwicklung.

Zum Sachplan Infrastruktur Luftfahrt: Ursprünglich sah das Verfahren vor, dass der Bund zusammen mit den Kantonen den SIL erarbeitet. In der Vernehmlassung bemängelten wir dann unter anderem vor allem das Verfahren, in welchem allein der Kanton Zürich als Flughafenhalter die Interessen der betroffenen Gemeinden vertreten soll; ein Ding der Unmöglichkeit. Dass dies nicht möglich ist, zeigt ein schönes Beispiel im Erläuterungsbericht zum Sachplan Infrastruktur der Zivilluftfahrt. Der Kanton Zürich beantragte dort in der zweiten Vernehmlassungsrunde Folgendes: «Der Kanton ist daran interessiert, dass seine Gemeinden für Nebenanlagen einheitliche Vorschriften festlegen, insbesondere dort, wo mehrere Gemeinden am Perimeter beteiligt sind. Der Grundsatz ist entsprechend zu ergänzen.» Das heisst konkret, dass die Gemeinden zusätzlich auch für solche Bauten und Anlagen, welche nicht nach dem Plangenehmigungsverfahren bewilligt werden sollten, in ihrer Autonomie beschnitten werden sollen. So hat also der Kanton die Interessen der Gemeinden vertreten.

Der Bundesrat hat nun im Prüfungsbericht des SIL festgehalten, dass die noch ausstehenden Objektblätter, das heisst auch jenes des Flughafens Zürich, nicht wie ursprünglich geplant nach Koordinationsgesprächen zwischen Bund und Kantonen festgesetzt werden sollen, sondern dass dieses Vorgehen mit Hilfe der Koordinationsprotokolle erfolgt, welche eine durch Bund, Kantone, Gemeinden und Flugplatzbetreiber partnerschaftlich erarbeitete Grundlage darstellen. Dadurch werde auch die Abstimmung mit der Nutzungsplanung der Gemeinden verbessert.

Regierungsrätin Dorothee Fierz, Sie sind schlecht beraten worden, wenn Sie nun in Ihrer Antwort schreiben, dass das Objektblatt Landesflughafen Zürich nach Koordinationsgesprächen zwischen Bund und Kanton durch den Bundesrat festgesetzt werden soll. Dem ist eben nicht mehr so. Der Bundesrat hat in der Zwischenzeit eingesehen, dass der Kanton Zürich nicht die Interessen der Gemeinden vertreten kann. Ebenso schlecht beraten wurden Gemeinden, die zum heutigen Zeitpunkt direkt mit der Unique Verhandlungen über Er-

satzmassnahmen führen, als ob das Objektblatt Zürich schon festgesetzt wäre, und so ihre Verhandlungsposition schwächen.

Die Gemeinden haben nun eine letzte Chance erhalten, ihre Interessen selbst einzubringen und sich so gegen die Begehrlichkeiten des Flughafens zu stellen, welche sie aber auch wieder verpassen können, um später Krokodilstränen zu vergiessen.

Werner Bosshard (SVP, Rümlang): Wir führen hier offenbar etwas eine Rümlanger Diskussion. Es wird Sie nicht erstaunen, dass Barbara Hunziker und ich nicht immer dieselben Ansichten darüber haben, was für Rümlang gut ist.

Ich habe mich über die Interpellation von Ueli Keller eigentlich gefreut und die Antwort der Regierung mit Spannung erwartet. Diese befriedigt über weite Strecken, denn sie legt wieder einmal dar, wo in Sachen Flughafenpolitik der Hammer hängt, nämlich in Bern. Die Antwort findet jedermann der sie sucht in den Artikeln 36 und 37 des Luftfahrtgesetzes. Es trifft auch zu, dass der Bundesrat den allgemeinen Teil des Sachplans Infrastruktur Luftfahrt am 18. Oktober 2000 festgesetzt hat. Hingegen ist das Objektblatt Landesflughafen Zürich mit der für die Gemeinde Rümlang wichtigen Perimeterfestlegung erst ein Entwurf, zu dem sich die Regierung allerdings bereits einmal hat vernehmen lassen. Ich stehe der Regierung gerne zur Verfügung, falls sie für ihre abschliessende Vernehmlassung, welche offenbar kurz bevorsteht, die Meinung der betroffenen Gemeinde anhören möchte.

Weiter entnehme ich der Antwort des Regierungsrates, es sei vorgesehen, zusammen mit den betroffenen Gemeinden sowie der Unique Zurich Airport einen Gestaltungsplan zu erarbeiten, der die baurechtlichen Voraussetzungen für nicht flughafenbedingte Bauten und Anlagen schaffen werde. Ähnlicher Meinung sind die betroffenen Gemeinden auch. Kloten, Opfikon und Rümlang pflegen untereinander und mit dem Flughafen bereits einen engen Kontakt. Wir haben die Absicht, einheitliche baurechtliche Voraussetzungen zu schaffen und diese dem Kanton praktisch pfannenfertig vorzulegen. Auch die Ausführungen zur Planung einer Stadtbahnachse nach Rümlang sind sehr interessant. Immerhin ist festzuhalten, dass der SIL die Voraussetzungen schafft, in Rümlang weit über 10'000 Arbeitsplätze im Gebiet zwischen der Bahnlinie und dem Flughafen zu schaffen. Deshalb wäre es meiner Meinung nach zwingend notwendig, baldmöglichst das dazu notwendige Trasse zu sichern und alle Projekte in diesem Gebiet, dazu gehört auch das Projekt «neue Flughofstrasse» in Glattbrugg-West,

so auszulegen, dass die Erstellung dieser Stadtbahnachse nicht verunmöglicht wird. Es ist hier bereits fünf vor zwölf oder sogar drei vor zwölf, Regierungsrätin Dorothee Fierz.

Weitere wirksame Bauvorhaben im Bereich des Flughafens, welche eine Änderung des kantonalen Richtplans erfordern würden, sind der Regierung nicht bekannt. Die Verlegung der Glatt auf mehreren hundert Metern Länge um die Errichtung neuer Flugzeugwartungshallen zu ermöglichen, ist auch von untergeordneter Bedeutung. Aber die geplante Verkehrsdrehscheibe Fracht im Norden Rümlangs sollte der Regierung eigentlich bekannt sein. Der in Rümlang immer umstrittene Richtplaneintrag eines Güterumschlagszentrums im südlichen Gemeindegebiet sollte baldmöglichst zu Gunsten der jetzt geplanten Verkehrsdrehscheibe Fracht gestrichen werden. Auch zu diesem Thema stehe ich der Regierung, dem ARV (Amt für Raumordnung und Vermessung) und den einschlägigen kantonsrätlichen Kommissionen gerne zur Verfügung.

Ratspräsident Hans Rutschmann: Wir haben die Antwort des Regierungsrates zur Kenntnis genommen und diskutiert.

Das Geschäft ist erledigt.

13. Dienstleistungen während der Betriebszeiten der S-Bahn (*Reduzierte Debatte*)

Bericht und Antrag des Regierungsrates vom 12. April 2000 zum Postulat KR-Nr. 2/1996 und gleich lautender Antrag der KEVU vom 12. September 2000, **3775**

Martin Mossdorf (FDP, Bülach), Vizepräsident der Kommission für Energie, Umwelt und Verkehr (KEVU): Die Kommission für Energie, Umwelt und Verkehr behandelte mit viel Energie das Postulat KR-Nr. 2/1996 in einer Sitzung. Es handelt sich beim Vorstoss um die Verbesserung der Dienstleistungen während der Betriebszeiten der S-Bahn. Das Postulat wurde am 8. Juli 1996 dem Regierungsrat zur Berichterstattung und Antragstellung überwiesen. 1998 wollte man via Geschäftsbericht das Postulat abschreiben. Im November 1999 wurde jedoch die ordentliche Behandlung verlangt. Heute werden wir das of-

fensichtlich wichtige soziale und gesellschaftlich brisante Problem behandeln.

Worum geht es? Es geht darum, dass der Regierungsrat dafür zu sorgen hätte, dass in Zusammenarbeit mit der Kantonspolizei und den SBB eine durchgehende Öffnung von Wartehäuschen und Toiletten während den S-Bahn-Betriebszeiten sichergestellt wird. Abklärungen haben ergeben, dass weder der Kanton noch der ZVV für die Wartehäuschen und die Toilettenanlagen zuständig ist. Im Weiteren gelten die Anlagen gemäss einer Umfrage bezüglich Servicequalität bei den Kunden nicht als prioritär.

Damit wäre eigentlich die Übung abgeschlossen. Aufgrund dessen, dass es sich hier aber um ein wichtiges Geschäft handelt, weise ich noch auf einige Punkte hin, die uns der Direktor des ZVV (Zürcher Verkehrsverbund), Franz Kagerbauer, aufgezeigt hat.

Zuerst zu den Wartehäuschen: Bei den Wartehäuschen sind heute 25 Prozent stets sowie 75 Prozent nur bis 19 Uhr zugänglich. Es gilt – da sind wir uns alle einig – das Prinzip der Verhältnismässigkeit, sicherlich auch in Bezug auf die Kosten. Sicher ist es auch wichtig, dass alle Wartehäuschen mit einem Witterungsschutz ausgerüstet werden. Damit die Anlagen länger offen gehalten werden können, gibt es nun Anlagen mit automatisch gesteuertem Zugang wie zum Beispiel in Waldstatt im Kanton Appenzell. Die SBB prüfen, ob gesamtschweizerisch mehr solche Anlagen gebaut werden sollen. Damit könnte die Zugänglichkeit länger gewährleistet werden.

Bei den Toilettenanlagen sind Verbesserungen möglich. Bei 20 Prozent – und dies vorwiegend bei Umsteigebahnhöfen – werden die Anlagen während der ganzen Betriebszeit offen gehalten. 40 Prozent der vorhandenen WC sind bis 19 Uhr geöffnet. 10 Prozent schliessen vorher und 13 Prozent sind vor allem aus Sicherheitsgründen dauernd geschlossen worden. WC-Anlagen entsprechen einem grundlegenden Bedürfnis und haben bei Bahnhöfen von zentraler Lage einen Öffentlichkeitscharakter. Der ZVV arbeitet mit den SBB und den Gemeinden entsprechende Kundenwünsche aus. Es sollen mehr Toiletten eingerichtet und nach Abklärung der Bedürfnisse auch offen gehalten werden. Entsprechende Massnahmen sind nun in Vorbereitung. Die SBB haben bereits offeriert, die Anlagen der zehn grössten Bahnhöfe für 500'000 Franken durchgehend offen zu halten. Dafür sind die SBB aber auch allein zuständig. Bei Stationen ohne Fernverkehr bietet Paragraph 6 des Personenverkehrsgesetzes die Grundlagen, dass auch Gemeinden in die Pflicht genommen werden können. Dies

gilt vor allem bei Investitionen und Betrieb. Der ZVV übernimmt zurzeit die Vermittlerrolle zwischen SBB und den Gemeinden, bei denen der Unterhalt für vorhandene Anlagen neu geregelt werden soll. Die Fragen der Sicherheit und des Vandalismus stehen natürlich bei den öffentlichen WC-Anlagen im Vordergrund. Es scheint deshalb auch wichtig, dass die Erhöhung des Standards in Zusammenarbeit mit den Gemeinden passieren muss. Zur Erhöhung der Sicherheit ist auch vorgesehen, die Bahnpolizei vermehrt und gezielt in den Abendstunden einzusetzen.

Die Kommission nimmt vom Bericht des Regierungsrates positiv Kenntnis und beantragt gleich lautend wie die Regierung, das Postulat als erledigt abzuschreiben.

Die Beratungen werden unterbrochen.

Begrüssung des Büros des Grossen Rates des Kantons St. Gallen

Ratspräsident Hans Rutschmann: Auf der Zuschauertribüne begrüsse ich herzlich das Büro des Grossen Rates des Kantons St. Gallen. Die St. Galler Delegation wird angeführt von Frau Grossratspräsidentin Claudia Friedl. Die Geschäftsleitung wird heute Nachmittag mit den St. Galler Gästen einen Erfahrungsaustausch über Fragen der Verfassungsreform sowie der Verwaltungs- und Parlamentsreform pflegen.

Der Grosse Rat des Kantons St. Gallen hat letzte Woche in seiner Novembersession zwei grosse Geschäfte bewältigt: die Totalrevision der Kantonsverfassung und den Voranschlag 2001. Uns stehen diese Freuden noch bevor.

Ich danke Ihnen für den Applaus, mit dem Sie unsere Kolleginnen und Kollegen aus St. Gallen willkommen heissen. (*Applaus*).

Die Beratungen werden fortgeführt.

Laurenz Styger (SVP, Zürich): In der Verkehrskommission war man sich einig, dass es auf manchen Bahnhöfen mit den Öffnungszeiten und der Sauberkeit nicht immer zum Besten bestellt ist. Erschwerend kommt hinzu, dass der ZVV und der Kanton Zürich in vielen Fällen für die Lösung der vielfältigen Probleme nicht zuständig sind, sondern einzig und allein die SBB.

Nachdem uns aber der Direktor des ZVV in der KEVU zugesichert hat, dass in intensiven Gesprächen mit den SBB und den zuständigen Gemeinden die Erhöhung des Standards an diesen Anlagen angestrebt wird, der ZVV zur Umsetzung dieser Kundenwünsche aber seine Zeit brauchen wird, sind wir in der SVP wie in den anderen bürgerlichen Parteien der Meinung, dass dieses Postulat abgeschrieben werden kann.

Kurt Schreiber (EVP, Wädenswil): Irgendeinmal, vor etwa vier Jahren, stand ein Kollege von uns auf dem Bahnhof Oerlikon. Es war etwa minus 10 Grad, und er fror erbärmlich. Er stand neben einem Wartehäuschen der SBB und wollte in etwa 20 Minuten mit dem Zug weiterfahren. So war es in einem Leserbrief des Tages-Anzeiger nachzulesen. Dieser Leserbrief hat mich dazu bewogen, diese ganze Angelegenheit zusammen mit Bruno Kuhn aufzugreifen. Beim öffentlichen Verkehr geht es nicht nur darum, dass man schnell von einem Ort zum andern kommt. Es geht auch darum, dass man dies in einigermaßen geordneten Verhältnissen tun kann, wenn man auf den Zug warten muss, ohne eine Erfrierung davonzutragen. Das Postulat ist eingereicht worden. Ein erster Versuch einer Beantwortung wurde unternommen. Man muss sagen, es war eher ein untauglicher Versuch. Was damals gesagt wurde, entsprach nicht den Tatsachen. Es ist Regierungsrat Ruedi Jeker hoch anzurechnen, dass er damals die ganze Angelegenheit energisch in die Hand genommen hat und nun für eine Beantwortung gesorgt hat, der auch ich als Postulant zustimmen kann. Ich nehme es vorweg, ich bin mit der Abschreibung des Postulats einverstanden.

Für mich ist wichtig, dass die Öffnungszeiten dieser Anlagen, seien dies nun Wartehäuschen oder Toilettenanlagen, soweit als möglich ausgedehnt werden. Ich bin auch mit dem Begriff «soweit als möglich» einverstanden, denn es ist tatsächlich nicht einfach, diese Einrichtungen vor Vandalen und Schmierfinken – hier meine ich Männer und Frauen – zu schützen.

Im Weiteren komme ich auf ein Beispiel zurück. Man spricht vom Bahnhof Waldstatt, bei dem ein Schliessungssystem angewandt worden sei. Das ist nicht ganz so. Das System beim Bahnhof Waldstatt ist einfach und bestechend. Es ist eine Toilette auch für die Herren der Schöpfung. Dort muss man ein Geldstück hineinschmeissen, dann kann man reingehen, und dann geht man wieder hinaus. Das habe ich eigentlich den SBB vorschlagen wollen; eine ganz simple Sache. Hie

und da braucht es sehr lange, bis die ganze Angelegenheit jeweils zum Tragen kommt.

Ich bin mit der Abschreibung des Postulats einverstanden. Man versucht, in die richtige Richtung zu gehen. Das ist für mich positiv.

Regula Ziegler-Leuzinger (SP, Winterthur): Wir nehmen mit Zufriedenheit zur Kenntnis, dass der Standard der Dienstleistungen an den Bahnhöfen bei Renovationen und Umbauten verbessert werden soll. Schade ist, dass dies nur mittel- oder gar langfristig geschieht. Umso mehr müssen bestehende WC und Warteräume als grundlegender Dienst am Kunden während der ganzen Betriebszeit geöffnet und in gutem Zustand benutzbar sein. Geschlossene Anlagen sind ein Ärgernis und eine Investition, die nichts bringt. Wir wollen, dass mehr Leute den öffentlichen Verkehr benutzen. Diese Steigerung gelingt jedoch nur, wenn der ÖV auf allen Ebenen noch attraktiver wird und einem hohen Standard entspricht. Dies ist bei den WC heute meist nicht der Fall. Das ist allerdings nicht nur den SBB anzulasten, sondern vielmehr den einzelnen Gemeinden, die sich die Kosten sparen wollen.

Den Missbrauch der Bahnhofanlagen und als Folge davon die Schließung von Warteräumen und WC sehen wir unter anderem als Folgeerscheinung der Automatisierung der Bahnhöfe respektive des Personalabbaus. Bahnhöfe verkommen dadurch zum Niemandsland. Dies führt dazu, dass Bahnkunden die Anlagen nicht benutzen können, schlimmer noch, dass sie sich in frequenzärmeren Stunden allgemein gefährdet fühlen. Die Folge davon ist, dass sie lieber das Auto benutzen. Im Tösstal werden in nächster Zeit weitere Bahnhöfe automatisiert. Die geplante vermehrte Beleuchtung des Bahnhofareals begrüßen wir als Massnahme. Um den Vandalismus zu unterbinden, schlagen wir weiter vor, dass die Bahnhofsgebäude an Unternehmen vermietet werden, die auch in den Randstunden Leute auf den Platz bringen und das Areal beleben. Ob es gleich Beate Uhse sein muss, sei dahingestellt.

Neftenbach stellt private Securitas-Dienste an, um den Vandalismus zu unterbinden. Dies scheint uns nur eine Scheinlösung. Vandalismus ist ein Symptom, das wir im sozialen Bereich lösen müssen, nicht mit Polizeipräsenz. Wir müssen die Frage stellen, wie das Verhalten der Bürgerinnen positiv und präventiv beeinflusst werden kann und die Antwort auch umsetzen.

Die Sozialdemokratische Fraktion stimmt der Abschreibung des Postulats zu.

Toni W. Püntener (Grüne, Zürich): Wartehäuschen und Toiletten an den Bahnhöfen gehören zu den kleinen Nützlichkeiten, die die Benutzerinnen und Benutzer des öffentlichen Verkehrs zu schätzen wissen. Es ist deshalb sicher gerechtfertigt, dass sich auch der Kantonsrat mit diesem Thema beschäftigt.

Der Bericht der Regierung gibt umfassend Auskunft über die aktuelle Situation bei den Wartehäuschen und den Toilettenanlagen. Er weist auch auf offene Fragestellungen hin. Ebenso sagt der Bericht, dass die Situation verbessert werden muss. Soweit bin ich mit dem Bericht zufrieden.

Auf zwei Aspekte weise ich speziell hin: Gemäss dem regierungsrätlichen Bericht wurde für die Beantwortung des Postulats auch die Reklamationsstatistik ausgewertet. Ich merke mir eines, «sofort go reklamierä», ist also immer noch ein wirksames Mittel zur Erreichung von Anliegen. Deshalb mein Rat an die Benutzerinnen und Benutzer des öffentlichen Verkehrs: Erst wenn Sie reklamieren, wird Ihr Anliegen ernst genommen. Wenn Ihnen etwas nicht passt, sofort reklamieren.

Im Bericht findet sich zweimal genau der gleiche Satz: «Der ZVV wird sich für diese Anliegen einsetzen.» Er wird sich bei den SBB und den Gemeinden für die Wartehallen einsetzen. Er wird sich allenfalls für Unterstände einsetzen, und er wird sich ebenfalls für Toilettenanlagen einsetzen. Der ZVV hat also noch einiges vor in den nächsten Jahren.

Die Grünen sind gespannt, was der ZVV von den guten Absichten realisieren kann. Dies betrifft die ureigene Aufgabe des Kantonsrates. Uns hat zu interessieren, ob der ZVV die richtigen Instrumente hat, um Anliegen wie Wartehäuschen und Toilettenanlagen realisieren zu können.

Die Grünen werden die Entwicklung mit Interesse verfolgen. Die Grünen bleiben dran. Darum werden wir der Abschreibung des Postulats nicht zustimmen.

Willy Germann (CVP, Winterthur): Der ZVV und Martin Mossdorf haben diese urchenlichen Bedürfnisse seriös analysiert. Der Vorstoss kann abgeschrieben werden. Vor einer Stunde habe ich ausgeführt, dass nicht alle Mobilitätsbedürfnisse befriedigt werden können und sollen. Bei diesen Bedürfnissen ist es anders.

Der gute Wille, auf Kundenwünsche einzugehen, ist bei SBB und ZVV vorhanden. Das Problem Vandalismus lässt sich aber nicht einfach vom Tisch wischen. Dieses Problem besteht auch andernorts zum Beispiel auch in Schulhäusern. Vielleicht können wir von den St. Gallern lernen, wie man dieses Problem mildern kann.

Schlussabstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 117 : 0 Stimmen, dem Antrag von Regierungsrat und vorberatender Kommission gemäss Vorlage 3775 zuzustimmen und das Postulat KR-Nr. 2/1996 als erledigt abzuschreiben.

Das Geschäft ist erledigt.

14. Nachtflugbeschränkungen

Postulat Barbara Hunziker Wanner (Grüne, Rümlang), Martin Bäumle (Grüne, Dübendorf) und Susanne Rihs-Lanz (Grüne, Glattfelden) vom 8. Mai 2000

KR-Nr. 176/2000, Entgegennahme, Diskussion

Das Postulat hat folgenden Wortlaut:

Der Regierungsrat setzt sich auf Bundesebene zum Beispiel mittels einer Standesinitiative dafür ein, dass die Nachtflugordnung im Luftfahrtgesetz verankert wird. Dabei sollen neu die gewerbsmässigen Flüge auf den Landesflughafen zwischen 24.00 und 5.30 Uhr verboten werden. Zudem soll wieder wie bis anhin auch in den Nachtrandstunden zwischen Linien- und Charterverkehr unterschieden werden. Starts von Charterflügen sind neu bereits ab 22.00 Uhr zu verbieten.

Begründung:

Der Bundesrat hat eine Änderung der Benützungsbestimmungen der schweizerischen Flughäfen zur Nachtzeit beschlossen. Die Nachtflugbeschränkungen unterscheiden neu nicht mehr nach Linien- und Charterverkehr. Diese Nachtflugbeschränkungen sind nur auf Verordnungsstufe festgesetzt und somit bei Bedarf jederzeit wieder aufhebbar. Wenn man sieht, wie gezieltes Lobbying der Swissair in der Vergangenheit immer wieder zum gewünschten Ziel führte und die An-

liegen der Flughafenanwohnerinnen und -anwohner so konsequent auf der Strecke blieben, müssen Nachtflugbeschränkungen dringendst auf Gesetzesebene festgesetzt werden, denn nur so kann die Nachtruhe für die Flughafenanwohnerinnen und -anwohner langfristig gesichert werden. Zudem ist wieder wie bis anhin auch in den Nachtrandstunden zwischen Linien- und Charterverkehr zu unterscheiden und Starts für Charterflüge ab 22.00 Uhr sind zu verbieten. Denn die vom Bundesrat neu beschlossene Regelung öffnet Schleusen für den Charterverkehr nach 22.00 Uhr und anerkennt dabei die wissenschaftlich nachgewiesene gesundheitsschädliche Wirkung von Fluglärm (insbesondere nachts) nicht.

Ratspräsident Hans Rutschmann: Der Regierungsrat ist bereit, das Postulat entgegenzunehmen. Ruedi Hatt, Richterswil, hat am 18. September 2000 den Antrag auf Nichtüberweisung gestellt.

Ruedi Hatt (FDP, Richterswil): Bei diesem Postulat wird verlangt, dass eine Nachtflugordnung im Luftfahrtgesetz verankert werden soll. Es wird begründet, dass dieses Problem auf Verordnungsstufe nicht gelöst ist. Wenn man die Nachtflugordnung auf Verordnungsstufe regle, könne man bei Bedarf viel zu schnell ändern. Das ist gerade der Sinn einer Verordnung, dass man sie bei Bedarf relativ schnell ändern kann. Jetzt verlangt man hier ein Gesetz, und zwar ein Bundesgesetz, damit diese Flexibilität zum Ändern nicht mehr vorhanden ist.

Ich habe vorhin bei den raumplanerischen Massnahmen gehört, wo der Hammer im Fall des Luftverkehrs hängt, nämlich in Bern. In diesem Fall will man das Gesetz nach Bern delegieren, also genau dorthin, wo der Hammer hängt. Das ist ein Widerspruch.

Deshalb brauchen wir kein Bundesgesetz über die Nachtflugverordnung, sondern es genügt vollkommen, wenn wir das im Betriebsreglement regeln, wie dies der Regierungsrat vorhat. Es ist auch der Sinn dieses Gesetzes – so wie ich ihn verstehe – zum Ausdruck zu bringen, dass man dem eigenen Kanton nicht über den Weg traut. Deshalb soll man dies auf Bundesebene regeln. Das ist mit Bestimmtheit ein schlechter Weg.

Es wird erwähnt, es sei wissenschaftlich nachgewiesen, dass Fluglärm besonders nachts gesundheitsschädlich ist. Ich weise auch an dieser Stelle darauf hin, dass Lärm Lärm ist. Hören Sie auf zu unterscheiden, ob dieser Lärm aus der Luft oder zum Beispiel von einer Eisenbahnli-

nie her stammt. Sonst müssten wir eine Sperre für den Eisenbahnbetrieb während der Nacht verlangen, weil Sie nämlich nicht nur durch den Lärm aus dem Schlaf gerissen werden, sondern Sie werden auch aus dem Schlaf geschüttelt, weil die meisten Eisenbahnlinien, wenn Sie nahe dort wohnen, Ihr Gebäude in Bewegung versetzen. Lärm bleibt Lärm. Deshalb gibt es keinen Grund, Fluglärm von anderem Lärm zu unterscheiden. Ich weise Sie darauf hin, beim nächsten Vorstoss daran zu denken, wenn man den öffentlichen Verkehr auf der Schiene auch nachts ausdehnen will.

Deshalb habe ich die Diskussion verlangt. Ich bitte Sie, das Postulat nicht zu unterstützen. Es verlangt, auch die weitere Trennung bei den Charter- und den Linienflügen beizubehalten. Auch dies ist nicht sinnvoll. Das hat der Bundesrat gemerkt. Er hat bei den Benützungsbestimmungen diese Unterschiede nicht mehr gemacht. Dieses Problem kann tatsächlich vom Kanton Zürich auf der Stufe des Betriebsreglements selber gelöst werden. Wir brauchen hier kein träges Gesetz.

Barbara Hunziker Wanner (Grüne, Rümlang): Das Postulat verlangt, dass sich der Regierungsrat auf Bundesebene dafür einsetzt, dass die Nachtflugordnung gesetzlich verankert wird. Dabei sollen neu die gewerbmässigen Flüge auf den Landesflughäfen zwischen 24 und 5.30 Uhr verboten werden. Starts von Charterflügen sind neu schon ab 22 Uhr zu verbieten.

Der Regierungsrat war bereit, das Postulat entgegenzunehmen. Es ist löblich, dass der Regierungsrat damit signalisiert, dass er sich nicht grundsätzlich gegen die gesetzliche Verankerung einer Nachtflugsperre stellt. Das ist absolut neu.

Ruedi Hatt, Sie haben Diskussion beantragt. Dies ist unverständlich, wenn Sie kürzlich das dringliche Postulat Ruedi Lais, welches eine siebenstündige Nachtruhe fordert, laufen liessen; unverständlich, wenn man weiss, dass vor allem Nachtlärm gesundheitsschädigend ist; unverständlich auch, wenn man den wachsenden Protest gegen den Fluglärm bis weit in bürgerliche Kreise hinein mitverfolgt hat.

In unserem Postulat fordern wir nur, dass das absolute Minimum gesetzlich verankert wird. Die Verlängerung der Sperrordnung um eine halbe Stunde oder das Verbot von Charterflügen ab 22 Uhr müsste denn auch der Flughafen bis 2001 im Betriebsreglement aufgenommen haben, denn die Baukonzession hat die Auflage gemacht, dass mit der nächsten Erneuerung der Betriebskonzession beziehungsweise des Reglements, spätestens jedoch bis 2001 folgende Änderungen

vorzunehmen sind: «Die Nachtflugsperrung ist von 5 auf 5.30 Uhr auszudehnen, und der Start von geplanten Charterflügen ist bereits ab 22 Uhr zu verbieten.» Die einzige materielle Änderung, welche ich im provisorischen Betriebsreglement vermute, wie ich der Antwort zum dringlichen Postulat Ruedi Lais entnehmen kann, ist die Freigabe verschiedener Pisten bis 22 Uhr für Starts, welche früher nur bis 21 Uhr geöffnet waren. So wird den betroffenen Menschen eine Stunde Nachtruhe gestohlen, statt ihnen neu eine halbe Stunde zuzugestehen.

Die Auflagen in der Baukonzession zum Schutz der Anwohnerinnen in der Nacht werden wahrscheinlich nicht erfüllt. Der Regierungsrat erwähnt diese Auflagen in seinen Grundsätzen und meint, sie würden dem Ruhebedürfnis der Bevölkerung zu wenig Rechnung tragen. Das ist so. Das regierungsrätliche Ziel sei es, die Sperrordnung deshalb auf sieben Stunden auszudehnen. Für mich fehlt bis heute der Tatbeweis, dass dies auch wirklich umgesetzt wird. Weshalb sind nicht wenigstens die Auflagen der Baukonzession ins provisorische Betriebsreglement eingeflossen, wenn der Regierungsrat die Sperrordnung auf sieben Stunden ausdehnen will? Tatsache ist, dass die SAirGroup diese Auflagen angefochten hat und das Verfahren vor Bundesgericht hängig ist. Die SAirGroup hat damit gezeigt, was sie will. Wenn diese Auflage nicht Bestandteil der Konzession ist, ist die Nachtruhe nicht mehr gesichert und die SAirGroup hat so alle Optionen offen.

Ruedi Hatt, Sie haben schon Recht. Es ist das Ziel, bei Bedarf die Verordnung relativ schnell ändern zu können. Wie ernst es der Regierungsrat mit seiner siebenstündigen Nachtruhe meint, wird nun ersichtlich, denn es stünde ihm absolut offen und frei – trotz des hängigen Verfahrens –, in seinem provisorischen Betriebsreglement die Nachtflugsperrung um eine halbe Stunde auszudehnen. Wenn er dies wahrscheinlich aber nicht tun wird, hat er die Waffen vor der SAirGroup bereits gestreckt – einmal mehr – und eine weitere Chance verpasst, den Tatbeweis zu erbringen, dass es ihm mit der Umsetzung seiner regierungsrätlichen Grundsätze ernst ist. Zusätzlich wiegt es schwer, dass er das hängige Verfahren nicht klar offen gelegt und sich nicht öffentlich gegen die Begehrliehkeiten der SAirGroup gestellt hat. Nach der Übertragung der Betriebskonzession, die sieben Stunden Nachtruhe im definitiven Betriebsreglement zu verankern, wird sehr schwierig sein. In diesem Zusammenhang ist es wichtig zu wissen, was es rechtlich heisst, wenn die Betriebskonzession ab dem 1. Juni 2001 auf die Unique übertragen wird. Eine Betriebskonzession regelt Pflichten aber auch Rechte eines Flughafenhalters, welche ihm vom

Bund verliehen werden. Zu den Pflichten gehört ganz zentral der so genannte Zulassungszwang, das heisst die Pflicht im Rahmen der technischen und betrieblichen Möglichkeiten jedes Flugzeugs, das den Flughafen anfliegen will, dieses aufzunehmen und wieder starten zu lassen. Der Zulassungszwang könnte aber beschränkt werden. Wenn dieser nicht beschränkt wird, kann sich der Flughafenhalter, das heisst die Unique, in Zukunft auf den Standpunkt stellen, Beschränkungen würden gegen seine wohl erworbenen Rechte verstossen und einen Enteignungstatbestand zu Gunsten des Flughafens bilden. Nur wenn der absolute Zulassungszwang eingeschränkt würde, wäre es möglich, später im Betriebsreglement zum Beispiel eine längere Nachtflugsperrre einzuführen. Der Regierungsrat müsste auch hier noch den Tatbeweis erbringen, dass er sich wirklich gegen den Zulassungszwang stellen will, um so seine Grundsätze umzusetzen, denn in der Vernehmlassungsantwort zum SIL hat er sich lediglich gegen einen Zulassungszwang für den Privatluftverkehr ausgesprochen, um so wahrscheinlich die Kapazität des Linien- und Charterverkehrs erhöhen zu können. Weiter hat er keine Einschränkungen gefordert.

Ich weise Sie nochmals darauf hin, dass die Ausdehnung der Nachtflugsperrre auf 5.30 Uhr und das Verbot von Charterflügen ab 22 Uhr nicht meine Idee waren. Ich würde mich bestimmt für eine längere Nachtruhepause einsetzen. Nein, es ist die Auflage in der Baukonzession, welche von der SAirGroup angefochten worden ist und zurzeit vor Bundesgericht hängig ist und die höchstwahrscheinlich nicht ins provisorische Betriebsreglement eingeflossen ist.

Im Hinblick darauf, dass sowieso das Bundesgericht über diese Auflagen und somit über die Verankerung des absoluten Minimums entscheiden wird, ziehe ich das Postulat zurück.

Das Postulat ist zurückgezogen.

Das Geschäft ist erledigt.

15. Ausbau des S-Bahn-Angebots während der Nächte der Wochenenden (Freitag/Samstag und Samstag/Sonntag)

Postulat Kurt Schreiber (EVP, Wädenswil) vom 8. Mai 2000

KR-Nr. 177/2000, Entgegennahme, Diskussion

Das Postulat hat folgenden Wortlaut:

Der Regierungsrat wird eingeladen, in Zusammenarbeit mit SBB und dem ZVV die Möglichkeit der Einführung von stündlichen Verbindungen bis morgens 4 Uhr auf dem Netz der Zürcher S-Bahn zu prüfen. Gleichzeitig sollen in den wichtigsten Agglomerationsgemeinden Busverbindungen in die Quartiere angeboten werden. Für diese Angebote wären die normalen ZVV-Billette anwendbar, wobei ein bescheidener Zuschlag im heutigen Rahmen durchaus verantwortet werden kann. Die Einführung wäre, wenn möglich, auf Fahrplanwechsel 2001 vorzusehen.

Begründung:

«Auch nach dem Ausgang mit öffentlichen Verkehrsmittel gut nach Hause kommen» – dieses Motto gilt heute nur bedingt. Es ist eine Tatsache, dass die jungen Menschen wesentlich später als früher ausgehen, dafür aber wesentlich später nach Hause zurückfahren und zwar dann, wenn von den öffentlichen Verkehrsmitteln aus kein Angebot mehr besteht. Dies erklärt auch, dass in jenen Stunden ein reges Verkehrsaufkommen auf Autobahnen und Landstrassen zu verzeichnen ist. Die Leute sind also zu jenem Zeitpunkt unterwegs, und dem öffentlichen Verkehrsmittel entgeht somit ein recht grosses Fahrgastpotenzial. Hier soll Gegensteuer gegeben werden, indem ein Angebot vermittelt wird, welches zum freiwilligen Ein- und Umsteigen auf das öffentliche Verkehrsmittel einlädt.

Erste Schritte sind in dieser Beziehung bereits unternommen worden: In der Stadt Zürich kann das bestehende Nachtbusangebot diesen Bedarf abdecken. Zusätzlich gibt es Einzelverbindungen in Agglomerationsgemeinden, die aber pro Nacht nur ein einziges Mal verkehren. Bekanntlich ist es aber so, dass immer dann, wenn ein Fest am schönsten ist, Benutzerinnen und Benutzer von Bahn und Bus das Fest verlassen, weil der Nachtbus nur einmal fährt. Für ihr Engagement gegenüber der Umwelt werden sie also bestraft. Es kann somit festgehalten werden, dass Anfänge bestehen, die aber durchaus ausbauwürdig sind.

Hier könnte die S-Bahn mit stündlichen Fahrgelegenheiten bis 4 Uhr in die Lücke springen, wobei auch die wichtigsten Busverbindungen in den wichtigsten Agglomerationsgemeinden mit einzubeziehen wären.

Ratspräsident Hans Rutschmann: Der Regierungsrat ist bereit, das Postulat entgegenzunehmen. Ruedi Hatt, Richterswil, hat am 18. September 2000 den Antrag auf Nichtüberweisung gestellt.

Ruedi Hatt (FDP, Richterswil): Ich möchte, dass über diese Überweisung diskutiert wird. Es geht um zusätzliche stündliche S-Bahn-Verbindungen während der Nacht bis 4 Uhr morgens. Die Begründung dieser zusätzlichen öffentlichen Verkehrsverbindungen wird damit angegeben, dass es immer dann in Zürich am Schönsten ist, wenn keine Züge mehr fahren. Deshalb sollte man auch nachts mit dem öffentlichen Verkehr von der Stadt zurück kommen können. Ich weise darauf hin, dass wir für diesen speziellen Fall – das ist für mich ein spezieller Fall, auch wenn nach Kurt Schreiber die Tendenz, sich in Zürich aufzuhalten, immer mehr auf die Nacht ausgedehnt wird – den Nachtbus haben, der fährt. Wenn man schon dieses Angebot vergrössern will, muss man dies bei den Nachtbussen machen. Dann muss man die Nachtbusse mehr fahren lassen und nicht ganze Züge, um nachher noch zu verlangen, dass dann die Busse noch von den Bahnstationen in den Ortschaften direkt wieder über diese Verbindungen dorthin fahren, wo man gerne hin möchte. Bei den Nachtbussen könnte man, wenn diese separat betrieben werden, auch separate Tarife erheben. Das können Sie nicht, wenn man die Busse über den Zürcher Verkehrsverbund fahren lässt. Mit diesem Angebot vergrössern Sie einfach das Defizit des Zürcher Verkehrsverbunds, und zwar für eine spezielle, nach meiner Meinung trotz allem relativ kleine Benutzergruppe. Man soll nicht das Angebot schaffen, um nachher festzustellen, ob es sich lohnt oder nicht. Lohnen wird es sich so oder so nicht, wenn man diese Züge in den Fahrplan aufnimmt.

Deshalb empfehle ich Ihnen, das Postulat nicht zu überweisen. Wenn dies wirklich ein Bedürfnis ist, sollte das mit speziellen Bussen gelöst werden, die dann auch kostendeckende Tarife erheben sollen.

Kurt Schreiber (EVP, Wädenswil): Früher war es so, dass man im Ausgang zwischen 23 und 1 Uhr nach Hause ging. Heute ist es so, dass man die letzten Züge in der umgekehrten Richtung braucht. Man geht nämlich um 23 oder 24 Uhr in den Ausgang ins Zentrum, in die Hauptstadt nach Zürich. Dann ist man dort. Etwa um 4 Uhr morgens möchte man gerne wieder nach Hause kommen. Dann besteht kein Angebot. Was ist die Folge dieses Zustandes? Wenn Sie nachts auf

der Autobahn unterwegs sind, insbesondere in den Freitag- und Samstagnächten, dann stellen Sie fest, dass dort ein sehr grosses Verkehrsaufkommen herrscht. Ruedi Hatt hat also Unrecht, wenn er sagt, es sei nur eine Minderheit, die davon profitieren würde. Dazu würden einige Busse ausreichen. Es sind sehr wohl sehr viel mehr Leute, welche davon profitieren würden.

Ruedi Hatt ist sicher mit mir einverstanden, dass wir immer dann an einem Fest weggehen müssen, wenn wir mit dem öffentlichen Verkehr dort sind, wenn es am Schönsten ist. Man darf durchaus ein Fest auch einmal geniessen, bis es zu Ende ist, ohne dann vielleicht drei Stunden warten zu müssen. Ganz abgesehen davon sind wir beide in einem Alter, da wir vielleicht früher nach Hause gehen.

Zu den Nachtbussen: Ich war einer der Initianten, die dazu beigetragen haben, dass die Nachtbusse am linken Zürichseeufer eingeführt worden sind. Damals wurden wir von den Gemeinden positiv begleitet. Es gab solche, die es mit mehr oder weniger Begeisterung machten. Immerhin machten fast alle mit. Es wurde gesagt, das rentiere nie und nimmer. Wir sollten doch nicht für einige Nachtvögel ein solches Angebote auf die Beine stellen. Tatsache ist heute, dass sich die Nachtbusse in allen Richtungen recht gut eingeführt haben und dass sie von der finanziellen Seite her zum Teil bereits kostendeckend fahren.

Sie sehen also, es braucht ein Angebot und einen langen Atem. In dieser Angelegenheit muss man einfach nach dem Motto vorgehen: Gut Ding will Weile haben.

Ich weise auch darauf hin, dass wir in vielen europäischen Städten das Nachtbetriebssystem kennen. Wir kennen das beispielsweise in Wien, in München und so weiter. Vor allem soll dieses Angebot freitags und samstags stattfinden und nicht die ganze Woche über.

Noch ein Wort zur Lärmbelastung: Ich nehme das Votum von Ruedi Hatt vom vorhergehenden Geschäft auf. Er hat Recht, Lärm ist Lärm, unabhängig davon, ob er aus der Luft, von der Schiene oder von der Strasse kommt. Von der Strasse kommt aber auch Lärm. Dieser Lärm wird nicht unbedingt als angenehm empfunden. Ich finde es aber nicht gut, wenn man beginnt, die einen gegen die anderen auszuspielen. Wir sollten alle darnach trachten, dass wir nach Mittel und Wegen suchen, um diese Gefährte, seien sie auf Pneus, auf Schienen oder in der Luft ein wenig leiser zu machen. Dann treffen wir uns nämlich wieder.

Wenn ich das Postulat begründe, sehen Sie, dass es gar nicht so viele Gegensätzlichkeiten zwischen Ruedi Hatt und mir gibt. Deshalb bitte ich Sie, das Postulat zu überweisen.

Erlauben Sie mir noch eine Bemerkung. Man hat gesagt, diese Busse könnten die Aufgabe von Zürich direkt in die Zentren übernehmen. Selbstverständlich können sie das. Sie tun dies auch auf nicht schlechte Weise. Aber ebenso gut wäre es, wenn man wenigstens stündlich mit einem Zug in die grösseren Zentren fahren und dann von dort aus mit Bussen verteilen würde. Dann würde nämlich die Kilometerleistung reduziert, und man könnte wirklich ein flächendeckendes System einführen. Die Leute sind im Übrigen auch bereit, einen entsprechenden Nachtzuschlag zu bezahlen. Das hat die Einführung des Nachtbusses bewiesen. So defizitär kann es nicht sein.

Der Regierungsrat ist bereit, das Postulat entgegenzunehmen. Ich bitte Sie, sich dem Regierungsrat anzuschliessen. Geben Sie diesem Anliegen eine Chance, damit es geprüft werden kann.

Werner Schwendimann (SVP, Oberstammheim): Die verlangte Ausdehnung des Angebots des öffentlichen Verkehrs ist sicher prüfungswert. Allein in den Orten respektive an einigen ÖV-Linien besteht eine Nachfrage nach Verbindungen zu später Stunde. Mit der beabsichtigten Entgegennahme signalisiert die Regierung, dass diesbezüglich bereits gewisse Ideen vorhanden sind.

Die SVP-Fraktion stimmt der Überweisung des Postulats mit Vorbehalten zu. Wir erwarten, dass ein Ausbau des Angebots nur dort stattfindet, wo es betriebswirtschaftlich zu verantworten ist. Die Überweisung des Postulats darf nicht als Zeichen der unbeschränkten Wunsch Erfüllung des öffentlichen Verkehrs verstanden werden. Wir gehen davon aus, dass der Regierungsrat und der Verkehrsrat der Erfüllung der Nachfrage tatsächlich nur dort nachkommen, wo es wirtschaftlich vertretbar ist.

Willy Germann (CVP, Winterthur): In Fragen des öffentlichen Verkehrs bin ich fast immer gleicher Meinung wie Kurt Schreiber; diesmal nicht.

Ich bin überzeugt, dass das Postulatsanliegen bessere Lösungen verbaut. Ich bin überzeugt, dass die Nachfrage nach stündlichen Verbindungen auf dem S-Bahn-Netz während der Nacht überschätzt wird. Die Züge würden beinahe immer fast leer fahren. Ein besserer Lö-

sungsansatz läge dagegen bei alternativen Betriebsformen mit flexiblem Angebot, das heisst flexiblen Routen, also bis vor die Haustür und demzufolge mit deutlich höheren Taxen. Ein solches Angebot hat die CVP schon vor acht Jahren gefordert; ein Angebot, das zusammen mit Privaten, zum Beispiel mit Taxihaltern aufgebaut werden könnte.

Warum würden die Züge freitag- und samstagnachts um 3 oder 4 Uhr fast immer beinahe leer verkehren? Wohl nimmt der Freizeitverkehr überdurchschnittlich zu. Dieser Verkehr hat aber sehr unregelmässige Spitzen, je nach Wetter und Fest. Nicht jedes Wochenende ist in Zürich eine Street Parade – glücklicherweise. Von allen Verkehrsarten lässt sich der Freizeitverkehr am wenigsten bündeln. Es gibt unzählige disperse Verkehrsbewegungen von Freizeitorten zu Einkaufsorten und von Restaurants zu irgendwelchen Festen und Treffen. Der Ausbau der Mittel- oder Grobverteiler nützt nicht viel, wenn nicht gleichzeitig der Feinverteiler in Betrieb ist. Damit wäre das Prinzip der Verhältnismässigkeit vollends verletzt. Um den Freizeitverkehr etwas in den Griff zu bekommen, müsste eigentlich eine Vermeidungsstrategie über die Raumplanung eingeschlagen werden. Das heisst konkret: Keine Einkaufs- und Freizeitzentren mehr auf der grünen Wiese mit einer Unzahl von Parkplätzen. Um eine bessere Umlagerung auf alternative Betriebsformen wie zum Beispiel Ruf- oder Sammeltaxis zu erreichen, sollte zudem eine restriktive Haltung gegenüber alkoholisiert fahrenden Autofahrern ins Auge gefasst werden.

Peider Filli (AL, Zürich): Willy Germann hat wohl noch nie am Wochenende auf dem letzten Zug einen Sitzplatz gesucht. Er hätte ihn nicht gefunden.

Ich erinnere mich mit Schrecken an die Street Parade 2000, nicht weil der Umzug fürchterlich war, sondern weil die Strassenbahnen und Züge um 1 Uhr in der Nacht ihren Betrieb eingestellt haben. Man stelle sich vor, just zu jener Zeit, als eine halbe Million junger Leute zu den Partyorten pilgert, schliesst der öffentliche Verkehr seine Rollläden. Die paar Nachtbusse sind vernachlässigbar, da sie dem Ansturm nicht gewachsen waren. Man musste sogar Nachtbusbillette zurückkaufen, weil die Busse überfüllt waren.

Noch eine Klammerbemerkung: Ist der ZVV nicht fähig, für diesen Event ein Spezialbillett zu schaffen, das vom Freitag- bis Sonntagabend gültig ist? Berlin hat zum Beispiel Armbänder, die für ihre Love Parade als Fahrausweise gelten. Für Ältere: Das ist so etwas wie ein Tanzbändel.

Das gleiche Dilemma ist, dass der öffentliche Verkehr den Betrieb einstellt, wenn die Post erst richtig abgeht. Dieses Dilemma besteht auch sonst an Wochenenden. Ich habe schon fast den Verdacht, dass beim Verkehrsverbund und ganz leise gesagt bei der VBZ in der Angebotsplanung so alte «Säcke» arbeiten, dass ihnen das aktuelle Partyleben – mit Verlaub gesagt – am Arsch vorbeigeht. Nur, wenn wir ein Angebot des ÖV bereitstellen, das auch den Bedürfnissen der partyaktiven Bevölkerung Rechnung trägt – meistens ist das die Jugend –, besteht die Chance, dass sie auch später Bahn, Bus und Tram treu bleiben.

Als Gewerkschafter habe ich natürlich auch Bedenken. Die Ruhezeiten für das Fahrpersonal dürfen nicht aufs Minimum reduziert werden. Wenn ich bis 1 Uhr nachts arbeite, frühestens um 2 Uhr ins Bett komme, um 9 Uhr aufstehen muss und um 10 Uhr wieder im Tram sitze, bin ich weder erholt noch ausgeschlafen, denn ich hatte keine Zeit zum Abschalten und schlafe dementsprechend schlecht. Trotzdem müssen die Betriebszeiten an den Wochenenden ausgebaut werden. Nachtbuspilotinnen sind überwiegend begeistert von der guten Stimmung der Fahrgäste und wollen auf diese Dienste nicht verzichten.

Ich könnte auch noch die Prävention ansprechen. Übermüdete oder nennen wir es einmal Alkoholisierte gehören nicht hinters Steuer. Doch der ZVV fördert diese Gefahren im Verkehr noch.

Ich bitte Sie, das Postulat zu überweisen.

Ruedi Lais (SP, Wallisellen): Ich möchte nicht, dass Sie wegen mir den Nachtbus an die Fraktionssitzung nehmen müssen, deshalb fasse ich mich sehr kurz.

Es ist unbestritten, dass der Verkehrsverbund im Bereich der Nachtverbindungen eine aktivere Rolle spielen muss. Wir unterstützen daher das Postulat.

Ob eine S-Bahn oder eine Nachtbusverbindung die richtige Lösung ist, dies zu entscheiden beziehungsweise diese Verbindungen zu bestellen, dafür gibt es im Verkehrsverbund seit vier Jahren ein neues Verfahren, das uns sicher allen bekannt ist. Das ist nicht unbedingt Sache des Kantonsrates. Wichtig ist, dass das Nachtpublikum für die Verkehrsunternehmungen ein interessantes, junges und attraktives Publikum sein sollte, mit dem man auch entsprechend werben kann.

Wir brauchen integrierte Fahrpläne. Wir müssen diese Nachtverbindungen auch auf dem «HAFAS» (HaCon Fahrplanauskunft) finden.

Wichtig ist auch, dass im Bereich Qualitätsmanagement nicht irgendwelche Vereine im Hobbysystem aktiv sind, sondern dass das unsere marktverantwortlichen Unternehmen im Kanton Zürich machen können.

Nun gibt es eine kritische Bemerkung: Die heutige Kostenteilerverordnung dient sicher nicht dazu, solche Nachtverbindungen auf einfache, unbürokratische Weise aufzubauen. Es sind sehr viele Gemeinden betroffen. Da müsste sich die Regierung etwas einfallen lassen.

Mit diesen sehr kurz gehaltenen Randbemerkungen unterstützen wir den Vorstoss von Kurt Schreiber und bitten Sie, dasselbe zu tun.

Peter Reinhard (EVP, Kloten): Es ist von Kurt Schreiber schon gesagt worden, ich betone es aber nochmals, dass der Freizeitverkehr bis zu den Hauptsammelpunkten gebündelt werden soll. Von dort aus kann er sich tatsächlich verteilen, ob dort jemand den privaten PW oder ein Taxi nimmt oder ob sogar ein Bus besteht, ist dann zweitrangig, weil die gefahrene Kilometerzahl rückläufig ist. Beim ZVV, das wissen wir, wird erst reagiert, wenn die Leute auf dem Perron stehen und warten. Aber da niemand auf dem Perron steht und wartet, macht der ZVV auch nichts. Deshalb ist der Vorstoss sinnvoll und will hier einen Anstoss geben.

Ich frage Willy Germann: Wann waren Sie das letzte Mal auf dem letzten Bus oder wann haben Sie den Nachtbus genommen? Wenn Sie hier einfach so leichtfertig behaupten, diese seien immer leer oder nicht überfüllt, dann sind Sie schon längere Zeit nicht mehr im Ausgang gewesen. Ich lade Sie ein, einmal mit mir zusammen in den Ausgang zu gehen. Wir können dies auch morgens um 4 Uhr machen und schauen dann, wie wir nach Hause kommen.

Ich bin froh, wenn wir uns die Sache einmal anschauen. Ich weiss auch nicht, woher Willy Germann die Weisheit nimmt zu wissen, was kommen wird. Ich behaupte das Gegenteil. Damit haben wir Aussage gegen Aussage. Ich bin eher für die jüngeren Leute und er eher für die Senioren. Ich bin aber froh, dass die SVP in diesem Fall auch für die jüngeren Leute ist.

Martin Bäumle (Grüne, Dübendorf): Zuerst zu meiner Interessenbindung: Ich habe als Präsident des Vereins «Nachtbus Glatttal» eine private Organisation aufgebaut, die den Nachtbus über Dübendorf nach Uster vor einigen Jahren initiiert hat. Damals waren die gleichen Ar-

gumente von wegen Bedürfnis und so weiter im Raum. Unterdessen hat sich dieser Bus etabliert, und wir sind an den Kapazitätsgrenzen.

Zum Bedürfnis: Die meisten von uns hier drin sind offensichtlich nicht mehr up-to-date. Der Konsum in der Nacht und die Partys sind eine Realität. Partys bringen im Übrigen auch Geld in die Stadt. Sie bringen Geld und Arbeitsplätze. Die logische Konsequenz daraus ist, dass wir auch ein Angebot auf dem öffentlichen Verkehr haben müssen, das diesen geänderten Lebensbedingungen Rechnung trägt. Also braucht es ein vernünftiges Nachtangebot. Das heisst nicht, dass alle Viertelstunde Nachtzüge in alle Richtungen fahren müssen. Wir brauchen ein vernünftiges Angebot. Das muss deutlich besser sein als das heutige. Es muss vor allem einheitlicher und koordinierter sein.

Zum Potenzial: Vielleicht ist es richtig, dass heute vor allem Jugendliche zwischen zwölf, dreizehn und neunzehn Jahren die Hauptkunden dieser Nachtverbindungen sind, vor allem in die Region. Ich weiss dies von unseren eigenen Statistiken. Warum wohl? Diese Menschen haben keine Alternativen. Die Jungen wollen in den Ausgang und ihre Alternative ist entweder Autostopp oder der Nachtbus. Viele besorgte Eltern sind sehr dankbar, dass es ein solches Angebot gibt, damit sie ihren Jungen sagen können, geht mit dem Bus nach Hause, dann seid ihr einigermassen sicher. Es gibt aber ein grosses Potenzial an jugendlichen Erwachsenen und auch an normalen Leuten, die auch länger als bis 12 Uhr im Ausgang bleiben wollen. Diese haben ebenfalls Anspruch auf ein solches Angebot. Die Frage ist wiederum: Wollen wir dieses Angebot schaffen, damit diese Leute eine Alternative zu Alkoholkonsum und Unfall haben? Wenn wir uns einige Unfälle von jugendlichen Erwachsenen ersparen können, weil sie nicht alkoholisiert heimfahren, sondern mit einem Nachtbus, dann ist die Betreuung eines Nachtbusses wesentlich günstiger, als die Unfallfolgekosten zu bezahlen.

Qualität einer Stadt und einer Region: Es gibt Städte wie Berlin und Wien, die übrigens keine Hubfunktion haben, die ein funktionierendes Nachtbus- und Nachtzugsangebot haben. Zürich möchte gerne einen Hub haben, was wir nicht wollen. Mindestens mit einem Nachtzugsangebot sollten wir Grossstädten wie Wien und Berlin langsam nachziehen.

Ich bitte Sie zusammen mit der SVP und der SP, diesem Vorstoss eine Chance für ein vernünftiges Nachtangebot zu geben, damit der öffentliche Verkehr hier der Realität nachzieht.

Schlussabstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 93 : 30 Stimmen, das Postulat dem Regierungsrat zur Berichterstattung zu überweisen.

Das Geschäft ist erledigt.

Verschiedenes*Neu eingereichte parlamentarische Vorstösse*

- **Senkung des maximalen Steuertarifs für natürliche Personen**
Parlamentarische Initiative *Lukas Briner (FDP, Uster)* und *Thomas Isler (FDP, Rüschlikon)*
- **Einführung von leistungsorientierten Lohnkomponenten in der Verwaltung (Bonus-System)**
Motion *Ruedi Noser (FDP, Hombrechtikon)* und *Balz Hösly (FDP, Zürich)*
- **Äussere Nordumfahrung Zürich**
Dringliches Postulat *Hans Frei (SVP, Regensdorf)*, *Gabriela Winkler (FDP, Oberglatt)* und *Markus J. Werner (CVP, Niederglatt)*
- **Einfrierung/Plafonierung der Ausgaben, Auswirkungen auf den KEF**
Postulat *Ruedi Noser (FDP, Hombrechtikon)*, *Lukas Briner (FDP, Uster)* und *Thomas Isler (FDP, Rüschlikon)*
- **Einhaltung der Rechtsstaatlichkeit durch die Gesundheitsdirektion gegenüber Subventionsempfängern**
Postulat *Franziska Troesch-Schnyder (FDP, Zollikon)*, *Oskar Denzler (FDP, Winterthur)* und *Kurt Schreiber (EVP, Wädenswil)*
- **Errichtung einer Fachstelle für das Kind**
Postulat *Chantal Galladé (SP, Winterthur)* und *Anna Maria Riedi (SP, Zürich)*
- **Regelung des Privatunterrichts im Volksschulgesetz**
Postulat *Regina Bapst-Herzog (SP, Zürich)*, *Karin Maeder-Zuberbühler (SP, Rüti)* und *Elisabeth Derisiotis-Scherrer (SP, Zollikon)*
- **Frühenglisch und Gleichbehandlung von Französisch und Italienisch**

Postulat *Martin Bäumle (Grüne, Dübendorf)*, *Thomas Müller (EVP, Stäfa)* und *Peider Filli (AL, Zürich)*

– **Höhere Fachschulen im Kanton Zürich**

Anfrage *Elisabeth Derisiotis-Scherrer (SP, Zollikon)*

– **Verwendung von einheimischen Holzarten bei öffentlichen Bauten**

Anfrage *Werner Hürlimann (SVP, Uster)* und *Rudolf Bachmann (SVP, Winterthur)*

– **Zielkonflikte bei der Denkmalpflege**

Anfrage *Willy Germann (CVP, Winterthur)*

– **Volksinitiative «Für eine geringere Besteuerung der Seniorinnen und Senioren»**

Anfrage *Maria Styger-Bosshard (SaS, Zürich)*

– **Freiwilligenarbeit**

Anfrage *Rosmarie Frehsner-Aebersold (SVP, Dietikon)* und *Brigitta Johner-Gähwiler (FDP, Urdorf)*

– **Kostenfolge Aufwertung Pflegeberufe**

Anfrage *Jörg Kündig (FDP, Gossau)* und *Hansruedi Hartmann (FDP, Gossau)*

– **SZU Haltestellenregime Stadt Zürich**

Anfrage *Sabine Ziegler (SP, Zürich)*

Rückzüge

– **Vorgezogener Bau einer provisorischen Verbindung Sihltiefstrasse mit dem bestehenden Milchbucktunnel (Brückenverbindung Sihlquai–Wasserwerkstrasse)**

Postulat *Vilmar Krähenbühl (SVP, Zürich)* und *Ernst Stocker-Rusterholz (SVP, Wädenswil)*, KR-Nr. 227/2000

– **Vollzugsstopp von weiteren Strassenbaumassnahmen im Kanton Zürich**

Motion *Ueli Keller (SP, Zürich)* und *Mitunterzeichnende*, KR-Nr. 213/2000

– **Nachtflugbeschränkungen**

Postulat *Barbara Hunziker Wanner (Grüne, Rümlang)*, *Martin Bäumle (Grüne, Dübendorf)* und *Susanne Rihs-Lanz (Grüne, Glattfelden)*, KR-Nr. 176/2000

Schluss der Sitzung: 12.05 Uhr

Zürich, 4. Dezember 2000

Die Protokollführerin:
Barbara Schellenberg

Vom Ausschuss Ratsprotokolle der Geschäftsleitung genehmigt am 8. Januar
2001.