


88. Sitzung, Montag, 31. Januar 2005, 8.15 Uhr

 Vorsitz: *Emy Lalli (SP, Zürich)*
Verhandlungsgegenstände
1. Mitteilungen

- Antworten auf Anfragen..... *Seite 6652*
- Zuweisung von neuen Vorlagen *Seite 6652*
- Dokumentationen im Sekretariat des Rathauses
 - *Protokollauflage*..... *Seite 6652*

2. Ersetzung der MSV für kantonale Angestellte durch die Bundeslösung

Motion Barbara Steinemann (SVP, Regensdorf) und Theresia Weber-Gachnang (SVP, Uetikon a.S.) vom 27. September 2004

 KR-Nr. 348/2004, Entgegennahme als Postulat, keine materielle Behandlung..... *Seite 6652*
3. Vergabe an kleine und mittlere lokale Unternehmen

Postulat Carmen Walker Späh (FDP, Zürich) und Lucius Dürr (CVP, Zürich) vom 27. September 2004

 KR-Nr. 351/2004, Entgegennahme, keine materielle Behandlung..... *Seite 6653*
4. Massnahmen des Regierungsrates zur Aufhebung der einseitigen Flugbeschränkungsmaßnahmen Deutschlands für den Flughafen Zürich: Einflussnahme auf den Bundesrat

Bericht und Antrag des Regierungsrates vom 12. Mai 2004 zum dringlichen Postulat KR-Nr. 141/2003 und

6650

gleich lautender Antrag der KEVU vom 28. September
2004 **4177**..... *Seite 6653*

- 5. Agglomerationsprogramme des Bundes**
Interpellation Carmen Walker Späh (FDP, Zürich),
Martin Mossdorf (FDP, Bülach) und Reto Cavegn
(FDP, Oberengstringen) vom 24. Februar 2003
KR-Nr. 58/2003, RRB-Nr. 487/16. April 2003 *Seite 6666*
- 6. Unternehmensnachfolge**
Postulat Elisabeth Derisiotis-Scherrer (SP, Zollikon)
und Regula Götsch Neukom (SP, Kloten) vom
14. April 2003
KR-Nr. 122/2003, RRB-Nr. 1034/16. Juli 2003 (Stel-
lungnahme) *Seite 6688*
- 7. Gratisbenutzung des öffentlichen Verkehrs bei
Ozonlagen**
Motion Jürg Stünzi (Grüne, Küsnacht), Esther Hilde-
brand (Grüne, Illnau-Effretikon) und Heidi Bucher-
Steinegger (Grüne, Zürich) vom 16. Juni 2003
KR-Nr. 162/2003, RRB-Nr. 1479/1. Oktober 2003
(Stellungnahme) *Seite 6691*
- 8. Verbesserung der Beschäftigungsperspektiven und
Löhne älterer Arbeitnehmerinnen**
Postulat Jacqueline Gübeli (SP, Horgen) und Sabine
Ziegler (SP, Zürich) vom 23. Februar 2004
KR-Nr. 67/2004, RRB-Nr. 717/12. Mai 2004 (Stel-
lungnahme) *Seite 6704*
- 9. Umlagerung des Güterverkehrs auf die Bahn**
Motion Marcel Burllet (SP, Regensdorf) und Jürg
Stünzi (Grüne, Küsnacht) vom 22. März 2004
KR-Nr. 100/2004, RRB-Nr. 936/23. Juni 2004 (Stel-
lungnahme) *Seite 6716*
- 10. Üetliberg ohne Helikopter**
Postulat Katharina Prelicz-Huber (Grüne, Zürich) und
Ralf Margreiter (Grüne, Zürich) vom 5. April 2004
KR-Nr. 131/2004, Entgegennahme, Diskussion *Seite 6728*

Verschiedenes

- Fraktions- oder persönliche Erklärungen
 - *Erklärung der CVP-Fraktion zur CO₂-Politik des Regierungsrates*..... Seite 6684
 - *Erklärung der SVP-Fraktion zum Gefängnis Winterthur* Seite 6685
 - *Erklärung der CVP-Fraktion zum Verfassungslauf*..... Seite 6686
 - *Persönliche Erklärung von Ralf Margreiter, Zürich, zur CO₂-Politik des Regierungsrates* Seite 6687
- Neu eingereichte parlamentarische Vorstösse Seite 6734
- Rückzüge
 - *Rückzug des Postulates KR-Nr.122/2003*..... Seite 6735

Geschäftsordnung

Ratspräsidentin Emy Lalli: Das Wort wird nicht verlangt. Die Traktandenliste ist in der vorliegenden Form genehmigt.

1. Mitteilungen

Antworten auf Anfragen

Ratspräsidentin Emy Lalli: Der Regierungsrat hat uns die Antwort auf drei Anfragen zugestellt:

Kantonsrats-Nummern 375/2004, 384/2004 und 385/2004.

Zuweisung von neuen Vorlagen

Zuweisung an die Kommission für Planung und Bau:

- **Abschaffung von § 338a Abs. 2 PBG (Parlamentarische Initiative Barbara Steinemann)**

KR-Nr. 231/2004

- **Einreichung einer Standesinitiative zur Abschaffung des Verbandsbeschwerderechts (Parlamentarische Initiative Martin Arnold)**

KR-Nr. 400/2004

Dokumentationen im Sekretariat des Rathauses

Im Sekretariat des Rathauses liegen zur Einsichtnahme auf:

- Protokoll der 86. Sitzung vom 17. Januar 2005, 8.15 Uhr
- Protokoll der 87. Sitzung vom 24. Januar 2005, 8.15 Uhr.

2. Ersetzung der MSV für kantonale Angestellte durch die Bundeslösung

Motion Barbara Steinemann (SVP, Regensdorf) und Theresia Weber-Gachnang (SVP, Uetikon a.S.) vom 27. September 2004

KR-Nr. 348/2004, Entgegennahme als Postulat, keine materielle Behandlung

Ratspräsidentin Emy Lalli: Der Regierungsrat ist bereit, die Motion als Postulat entgegenzunehmen. Ist die Erstunterzeichnerin Barbara Steinemann mit der Umwandlung der Motion in ein Postulat einverstanden?

Barbara Steinemann (SVP, Regensdorf): Ich bin damit einverstanden.

Ratspräsidentin Emy Lalli: Wird ein Antrag auf Ablehnung des Postulates gestellt?

Bernhard Egg (SP, Elgg): Ich stelle namens meiner Fraktion den Ablehnungsantrag.

Ratspräsidentin Emy Lalli: Bernhard Egg beantragt Ablehnung des Postulates. Das Postulat bleibt auf der Geschäftsliste.

Das Geschäft ist für heute erledigt.

3. Vergabe an kleine und mittlere lokale Unternehmen

Postulat Carmen Walker Späh (FDP, Zürich) und Lucius Dürri (CVP, Zürich) vom 27. September 2004

KR-Nr. 351/2004, Entgegennahme, keine materielle Behandlung

Ratspräsidentin Emy Lalli: Der Regierungsrat ist bereit, das Postulat entgegenzunehmen. Ein anderer Antrag wird nicht gestellt.

Das Postulat ist überwiesen.

Das Geschäft ist erledigt.

4. Massnahmen des Regierungsrates zur Aufhebung der einseitigen Flugbeschränkungsmaßnahmen Deutschlands für den Flughafen Zürich: Einflussnahmen auf den Bundesrat

Bericht und Antrag des Regierungsrates vom 12. Mai 2004 zum dringlichen Postulat KR-Nr. 141/2003 und gleich lautender Antrag der KEVU vom 28. September 2004 **4177**

Sabine Ziegler (SP, Zürich), Präsidentin der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt (KEVU): Zur Vorlage 4177, Massnahmen des Regierungsrates zur Aufhebung der einseitigen Flugbeschränkungsmaßnahmen Deutschlands für den Flughafen Zürich, Einfluss auf den Bundesrat:

Die Postulanten fordern vehement, dass die einseitigen Beschränkungsmaßnahmen zurückgezogen werden und dass erneut das alte Flugregime geflogen wird. Wünsche und Vehemenz helfen im vorliegenden Fall nichts. Wir wissen, dass am 4. April 2003 die Verordnung als Voraussetzung der An- und Abflüge zum und vom Flughafen Zürich über deutsches Hoheitsgebiet erlassen worden ist, die so genannte DVO. Das hatte ein neues Abflugregime zur Folge und dieses gilt immer noch, das heisst: mehr Nutzung der Piste 18, Ostanflüge, Landungen auf der Piste 34, Südanflüge, Sperrzeiten von 22 Uhr bis 6 Uhr während der Woche und von 20 Uhr bis 9 Uhr an den Wochenenden. Es können nur Ausnahmen gemacht werden für Anflüge, die über 3000 Meter über Meer passieren.

Mit dem Erlass der DVO wird der Zweck des dringlichen Postulates redundant; es kann abgeschrieben werden. Trotzdem denke ich, dass wir in dieser Vorlage zu diesem Thema auch eine Antwort bekommen: Der Kanton Zürich allein kann nicht fordern, wie zu handeln und rückgängig zu machen ist und wie eine deutsche Verordnung aussehen soll. In der Regierungsratsstrategie zum Flughafen, wie sie in den Legislaturzielen 2003 bis 2007 festgelegt wurde, steht ganz klar, dass die Nordausrichtung immer noch gilt; Nordausrichtung heisst: das alte Regime. Es wird gewünscht, dass das alte Regime oder die Nordausrichtung insgesamt geflogen werden kann.

Regelmässig wird mit dem Bundesamt für Zivilluftfahrt BAZL, der Skyguide und der Flughafen Zürich AG gesprochen und aktiv versucht, mit allen Akteuren, die involviert sind, eine klare Aufteilung der Aufgaben zu machen, damit wiederum ein grosser Schritt in Richtung Nordabflug möglich ist. Ich denke, dass das Stichwort des gekröpften Nordanfluges eine kleine Massnahme wäre, wie man in diese Richtung kommt. Ich möchte Sie aber gerne an die Diskussion erinnern, die wir im November 2004 geführt haben, dass es ganz klar eine Beschränkung eines solchen gekröpften Nordanfluges sei, und auch an die Medienmeldungen, die wir letzte Woche bekommen haben, dass auch hier wieder Widerstand zu erwarten sei. Trotzdem ist es erfreulich zu wissen, dass der gekröpfte Nordanflug eine kleine Teilmassnahme ist, die vielleicht wieder zu einer Entspannung im ganzen Flugregime führt und vielleicht am Ende auch wieder eine Nordausrichtung ermöglicht.

Es gibt eine Arbeitsgruppe KEM, diese Koordinationsgruppe einseitiger Massnahmen Deutschlands. Man hat sozusagen unter der Federführung des Kantons Zürich eine solche Arbeitsgruppe gegründet, welche wiederum die diversen gerichtlichen Verfahren zum Ziel hat – sei es in Baden-Württemberg, sei es in Leipzig, wo der Rekurs jetzt vorliegt –, aber auch die rechtlichen Massnahmen in Richtung Europarat, Europakommission und schliesslich auch vor dem Europäischen Gerichtshof.

Es werden auch alle sechs Wochen Diskussionen geführt und Aussprachen gemacht mit den andern Anrainerkantonen Deutschlands, Basel-Stadt, Baselland, Sankt Gallen, Thurgau und Aargau. Denn es kann nicht sein, dass nur der Kanton Zürich den Druck für eine Entlastung dieses Flugregimes aufbaut. Es müsste ja ein grösseres Aushandlungsschema oder -regime angegangen werden, damit man die verschiedenen

gegenseitigen Leistungen zwischen dem angrenzenden schweizerischen und dem süddeutschen Raum auch anschaut. Und hier könnte man in einem Paket, in einer Form des Verhandeln oder des Austausches auch eine Entlastung vom Fluglärm, welcher vom neuen Flugregime erzeugt wird, erreichen. Das wäre so – ich denke hier nur an ein Stichwort –, wie es bei den grenzüberschreitenden Massnahmen im Bereich der Bildung passiert.

Eine weitere Massnahme, die hier aufgezählt werden muss oder soll, auch wenn sie gerade aufgehoben worden ist, ist die Mediation. Ich denke, auch wenn die Mediation als solche am Ende gescheitert ist, hat man doch versucht, überhaupt wieder eine Auslegeordnung zu machen, wer hier die Akteure in den Bereichen der Luft und des Flugregimes sind, damit man nicht einfach gegeneinander arbeitet, sondern es zu einer wirklich nachhaltigen Lösung für alle Parteien, ob aus der Schweiz oder aus dem süddeutschen Raum, führen kann. Leider ist die Mediation so ziemlich von Anfang an gescheitert. Das heisst aber nicht, dass wir nicht etwas daraus gelernt hätten, und es wäre interessant zu sehen, wie das Nachfolgeinstrumentarium, die so genannte konsultative Konferenz arbeiten kann, damit auch das Ziel, das die Postulanten am Anfang gehabt haben, die Aufhebung der einseitigen Massnahmen, auch wirklich gemeinsam und konstruktiv angegangen werden könnte.

Mit diesen Ausführungen, meine ich, haben wir jetzt gesehen, dass der Regierungsrat nicht ruhig geblieben ist und sich aktiv in einem Gebilde – es muss ein Gebilde sein – zusammengeschlossen hat, welches diese Massnahmen bekämpfen kann oder mit welchem man einen gegenseitigen Deal mit dem süddeutschen Raum machen kann.

Ich bitte den Kantonsrat, dieses Postulat abzuschreiben.

Ruedi Hatt (FDP, Richterswil): Tatsächlich ist es natürlich nicht ganz einfach, wenn man vom Kanton Zürich aus Einfluss nehmen will auf den Bundesrat, auf die Bundesämter, die im Zusammenhang mit den Flughafenproblemen verhandeln. Das Postulat, das wir heute behandeln, will ja genau das. Ich muss Ihnen sagen, dass es natürlich ein Phänomen eines solchen Postulates ist, dass die Dringlichkeit, die vor eineinhalb Jahren geltend gemacht worden ist, natürlich heute nicht mehr dieselbe Aktualität aufweist.

Jetzt haben wir ja das Problem, dass die Schweiz den Staatsvertrag abgelehnt und Deutschland die einseitigen Verordnungen und Massnah-

men getroffen hat. Hier wird nun verlangt, man solle darauf hinwirken, dass diese einseitigen Flugbeschränkungsmassnahmen von Deutschland aufgehoben werden. Der Kanton Zürich hat alles versucht – das schreibt auch der Regierungsrat –, damit diese einseitigen Massnahmen aufgehoben werden könnten. Es sind ja beim Verwaltungsgerichtshof Baden-Württemberg und bei der EU-Kommission Klagen eingegangen. Diese Klagen sind von beiden Gerichten abgelehnt worden, also sowohl vom Verwaltungsgerichtshof als auch von der EU-Kommission. Sie sind jetzt weitergezogen worden und werden immer noch behandelt. Ich bin der Meinung, dass wir in dieser Situation nichts anderes machen können, als die Urteile dieser europäischen Gerichte abzuwarten; ich rede vor allem vom Europäischen Gerichtshof in Luxemburg, der nun das Urteil, welches die EU-Kommission gefällt hat, wiederum aus seiner Sicht beurteilen muss. Und dann geht es um das Deutsche Bundesverwaltungsgericht, welches das Urteil von Baden-Württemberg zu beurteilen hat.

Daher bin ich der Auffassung, dass es, wenn jetzt das Rechtsverfahren läuft, schwierig ist, hier noch zusätzliche Anstrengungen geltend zu machen, die dann allenfalls zum Erfolg führen sollten. Und es ist noch schwieriger, wenn dies der Kanton Zürich versucht. Deshalb empfiehlt Ihnen die FDP-Fraktion ebenfalls, dass wir dieses Postulat abschreiben. Die Regierung hat in ihren Ausführungen kundgetan, dass sie sich auf allen Ebenen dafür einsetzen wird, für den Kanton Zürich das Beste zu erreichen. Ich bin der Meinung, dass sie das tut, und es sieht ja jeweils von aussen immer etwas anders aus, als wenn man selber diese Verhandlungen führen muss. Wenn ich jeweils die deutschen Vertreter und letztthin wieder den deutschen Bundeskanzler Gerhard Schröder in Davos gesehen habe, dann habe das Gefühl, dass es nicht so einfach ist, mit ihm über solche Kleinigkeiten zu verhandeln. Wir sind ja sicher der Auffassung, dass hier heute verschiedene Ebenen massgebend sind. Die wirtschaftliche Ebene ist heute eine andere als früher. Früher hatten wir mit Deutschland eigentlich lose Verbindungen. Wir hatten schon Abmachungen, aber diese haben wir – so sagen die Deutschen heute – nicht immer ganz eingehalten. Damals haben sie das nicht so sehr als Problem angesehen. Heute ist das ganz anders, heute ist Deutschland auch wirtschaftlich in einer andern Situation als noch vor zehn Jahren. Deshalb glaube ich, dass diese Verhandlungen über diese massiven Interessen, die im Flugverkehr auszuhandeln sind, nicht so einfach sind.

Ich wünsche der Regierung, dass sie im Sinne der Postulanten alles Mögliche umsetzt. Ich glaube, dass wir in diesem Sinne dieses Postulat abschreiben können.

Robert Brunner (Grüne, Steinmaur): Bruno Dobler und Peter Good erwarteten Massnahmen des Regierungsrates gegen die Flugbeschränkungsmaßnahmen. Da die Grünen Flugbeschränkungen grundsätzlich befürworten, haben wir dazu eine etwas andere Optik. Was für Hohen-tengen gut ist, ist eben auch eine Entlastung für die Gemeinden im Norden, zum Beispiel in Höri, und ich mag unserer Ratssekretärin Ursula Moor und ihrer Gemeinde diese Entlastung von Herzen gönnen.

Nun kommt ein Zitat: «Das Problem ist, dass Lärm erst eine staatlich anerkannte Problematik darstellt, seit der Südanflug eingeführt wurde. Davor war das nie ein wirklich akzeptiertes Thema.» Dieser kluge Satz stammt nicht von mir, er stammt von Kantonsrätin Gabriela Winkler und beschreibt in dieser Kürze die Befindlichkeit in der Flughafenregion sehr genau.

Dass Deutschland die Hoheit über seinen Luftraum zu Gunsten seiner Bevölkerung gestaltet, das kam ja nicht aus heiterem Himmel. Das war absehbar und ist so. Am 8. September 1998 präsentierte der damalige Volkswirtschaftsdirektor Ernst Homberger die ITA-Studie, nach der bis ins Jahr 2020 in Kloten 43 Millionen Passagiere abgefertigt werden und 395'000 Bewegungen pro Jahr zu erwarten seien. Damals, im September 1998, wurde für alle greifbar, was man der Bevölkerung zumuten will – auch in den Landkreisen auf der anderen Rheinseite. Sie mögen über diese Zahlen den Kopf schütteln angesichts der Stagnation in Kloten. Doch findet sich diese Prognose unverändert wieder im Bericht des Bundesrates über die Luftfahrtpolitik der Schweiz 2004 auf Seite 13 unter dem Titel «Absehbare Entwicklungen». Diese Zahl findet sich weiterhin im SIL, ist Eckwert für das Projekt RELIEF und wird vom Regierungsrat auch für die Raumplanung verwendet. An der letzten Medienkonferenz zu RELIEF begründete man die Option der neuen Parallelpiste mit dem Begriff des nachhaltigen Wachstums; das war mein absoluter Favorit an dieser Medienkonferenz. Das Wachstum auf 395'000 Bewegungen soll nachhaltiges Wachstum sein!

Die Grünen begrüßen seit langem eine Beschränkung der Bewegungszahl, also eine Plafonierung. In der gültigen Lärmschutzverordnung war nur ein Bewegungsplafond als Schutz für die Bevölkerung drin. Der

vom Regierungsrat angestrebte Lärmplafond, der sich auf den Immissionsgrenzwert und die Anzahl Wohneinheiten bezieht, ist darauf ausgerichtet, ein Bewegungswachstum bis zu diesen 400'000 Bewegungen zu ermöglichen. Lärmschutz als Bewegungsplafond ist Schutz der Bevölkerung. Lärmschutz als Lärmplafond in der Version des Regierungsrates ist ein Schutz der Lärmverursacher. Als Erstes hat jetzt der Norden einen Bewegungsplafond erhalten. Und es ist in den Nordgemeinden Allgemeingut, dass Berlin eben besser für uns schaut als Zürich. So ist jetzt die Fluglärmproblematik nicht mehr nur ein Thema dieser Flughafenregion, sondern auch anerkanntes Thema im ganzen Kanton. Nachdem die hohen Erwartungen an den gekröpften Nordanflug wie eine Seifenblase geplatzt sind, können sich die einzelnen Himmelsrichtungen ausrechnen, was da auf sie zukommt. Der Plafond gegen Norden ist gesetzt. Ein Wachstum auf dem Flughafen kann also nur in den anderen drei Himmelsrichtungen stattfinden.

Noch etwas: Mir ist aufgefallen, dass die Flughafenpolitik der letzten zehn Jahre etwa in einem Zweijahresrhythmus erfolgt. Vor der fünften Ausbaustufe, also etwa vor zehn Jahren, verkündete der Regierungsrat noch ein Ziel von 250'000 Bewegungen. 1998 sagte Volkswirtschaftsdirektor Ernst Homberger zur ITA-Studie noch, «Gouverner, c'est prévoir». Ja, das mit dem «prévoir» und den Deutschen hat nicht ganz geklappt. (*Heiterkeit.*) Unter Volkswirtschaftsdirektor Ruedi Jeker wurde dann eine Lärmverteilung angestrebt. Zwei Jahre später machte der Regierungsrat wieder kehrt. Wieder etwa zwei Jahre später, seit letztem Sommer, wissen wir, dass der Regierungsrat die West-Ost-Achse stärker belasten will. Wenn ich nun diesen Zweijahresrhythmus extrapoliere, dann rechne ich in zwei Jahren, also nach dem Wahltermin 2007, damit, dass man dem Süden endlich reinen Wein einschenkt, nämlich, dass eine Wachstumsstrategie ohne Südanflüge nun eben doch nicht geht; alles zum Wohl der Freiheit, die über den Wolken angeblich grenzenlos sei!

Schreiben wir dieses Postulat ab und nehmen es als aktuellen Stand des gegenwärtigen Zweijahresrhythmus.

Gerhard Fischer (EVP, Bäretswil): Es ist bekannt, dass das Urteil der EU-Kommission beim Bund weitergezogen wurde an den Europäischen Gerichtshof in Luxemburg. Im Urteil waren verschiedene Schwachstellen erkannt worden, die nun bei der Rekursinstanz vorgebracht werden.

Unsere Klagechancen werden als intakt beurteilt. Die Urteile werden dies aufzeigen.

Es werden aber weitere Massnahmen getroffen. Die Bedürfnisse der betroffenen Kantone Baselland, Basel-Stadt, Schaffhausen, Sankt Gallen, Aargau und Thurgau sollen koordiniert eingebracht werden. Entsprechende Besprechungen haben stattgefunden. Gegenüber Deutschland soll gemeinsam und mit einer Stimme aufgetreten werden. Dabei sollen sämtliche weiteren offenen Fragen, zum Beispiel zum Lager Benken, zur A98 im Weinland, zu ÖV und Gewerbe aufgenommen werden. Die Federführung liegt beim Departement für Äusseres; damit lässt sich die Verhandlungsposition der Schweiz verbessern. Werden unsere Klagen abgelehnt, werden wir dies zu akzeptieren haben und nach Lösungen suchen müssen, wie der Flughafen gleichwohl im Sinne eines Alpenhubs betrieben werden kann. Dazu gehört für mich auch der gekröpfte Nordanflug. Auf diese Weise wird im Anflug wohl schweizerisches Gebiet überflogen, die Lärmimmissionen machen aber bekanntlich an der Schweizer Grenze nicht halt. So könnte es dann durchaus auch sein, dass gewisse Gebiete in Deutschland weiterhin belastet werden müssen. Dies ist eine Trumpfkarte – so betrachten wir es –, die es geschickt auszuspielen gilt, ohne unsere Vorteile übermässig einzubringen.

Die EVP ist im Übrigen der Meinung, dass das Nachtflugverbot wichtig ist und wichtig bleibt. Und an den weiteren Eckwerte mit den 320'000 Flugbewegungen halten wir fest. Die EVP ist mit der Abschreibung des Postulates einverstanden.

Ruedi Lais (SP, Wallisellen): Die SVP hat seinerzeit mit dem dringlichen Postulat von Bruno Dobler den Regierungsrat zur formellen öffentlichen Ablehnung des seinerzeitigen Staatsvertrages mit Deutschland gezwungen. Das Postulat, das wir heute abschreiben, versuchte damals aus dem Scherbenhaufen, den die Ablehnung des Staatsvertrages geschaffen hatte, politisches Kapital zu schlagen. Auch aus heutiger Sicht können wir weiterhin keinen Nutzen erkennen, der mit der Ablehnung des Staatsvertrages geschaffen worden wäre, im Gegenteil. Der Fluglärmstreit gehört zu der langen Reihe ungelöster Grenzkonflikte mit Deutschland, die bereits aufgezählt wurden. Richtigerweise hat sich Regierungsrätin Rita Fuhrer dafür eingesetzt, dass diese Probleme beim Bund koordiniert werden – in der Hoffnung, dass auch beim Flug-

lärmstreit die Gesprächsbereitschaft in Deutschland dadurch gefordert werden könne. Sie hatte unter anderem auch ganz offen gesagt, dass der gekröpfte Nordanflug ein Druckmittel ist, um Deutschland an den Verhandlungstisch zu zwingen. Der Erfolg ist bis jetzt nicht eingetreten; Deutschland nimmt an den SIL-Verhandlungen nicht teil. Diese Strategie scheint uns nicht unbedingt erfolgversprechend zu sein, vor allem, wenn man sie öffentlich macht.

Zu den übrigen Grenzproblemen möchten wir doch anmerken, dass bei der A98 nicht allzu hoch gepokert werden sollte. Wer hier drin will denn nun wirklich eine deutsche Autobahn quer durch unsere schönsten Erholungsgebiete im Norden des Kantons ziehen. Ist die SVP bereit, im Weinland eine neue Autoschneise zu eröffnen? Daran habe ich grosse Zweifel. Es ist aber richtig, wenn die Kommission für Planung und Bau dieses Problem im Zusammenhang mit dem neuen Verkehrsrichtplan diskutiert.

Über die juristischen Chancen der Klagen über die einseitige deutsche Verordnung ist bereits ausgeführt worden; das kann ich mir sparen.

Etwas Positives hat der Fluglärmstreit mit Deutschland für den Kanton Zürich ganz bestimmt gehabt: Wir haben ein Nachbarland entdeckt. Die Leute im Unterland und im Weinland hatten das nicht nötig, aber der Rest des Kantons und wir, die Zürcher Politik, haben dieses Nachbarland entdeckt. Und jetzt muss sich Zürich als Teil eines Wirtschaftsraums begreifen lernen, der weit nach Baden-Württemberg hinaus greift. Die intensivsten Diskussionen sollten hier nicht sein, ob nun die Bodenseekonferenz eine ständige Delegation erhält oder eine wechselnde Delegation, sondern wir sollten darüber diskutieren, welche Chancen diese Nachbarschaft eröffnet. Hier schlage ich vor, dass diese berühmte, fast phantomartig oder gebetsmühlenartig wiederholte Nordausrichtung eine neue Bedeutung erhält. Wir müssen im Kanton Zürich zur Nordausrichtung des Dialogs, zur Nordausrichtung der Zusammenarbeit kommen, und nicht direkt mit Druckmitteln Deutschland zum Dialog zwingen wollen; das wird ganz bestimmt nicht funktionieren. Beim Flughafen haben wir es selber in der Hand, ihn in einer Grösse zu betreiben, die für Zürich und unseren Wirtschaftsraum verträglich ist. Dann lässt sich auch der eigentlich ziemlich läppische Streit mit Deutschland um den Fluglärm – das hat wahrscheinlich auch Gerhard Schröder so gedacht, Ruedi Hatt –, eher beilegen.

Ich fasse zusammen: Die SP will, dass Zürich und Baden-Württemberg freundschaftliche Beziehungen pflegen, und lehnt alle Versuche ab, aus dem Konflikt um den Fluglärm politisches Kapital zu schlagen. Das Postulat ist abzuschreiben.

Willy Germann (CVP, Winterthur): Das Postulat kann tatsächlich abgeschrieben werden. Die CVP hat nichts dagegen, wenn Bundesrat Moritz Leuenberger dazu angehalten wird, neu mit Deutschland über ein besseres Anflugregime zu verhandeln. Es wird im Moment etwa gleich viel nützen, wie wenn Sportminister Samuel Schmid mit Petrus übers schöne Sportferienwetter verhandeln würde.

Wir haben aber viel dagegen, dass mit wünschbaren Verhandlungsergebnissen den Stimmbürgern gerade jetzt das Blaue vom Himmel versprochen wird, dass zum Beispiel einer Region versprochen wird, sie könne dannzumal vollständig vom Fluglärm verschont werden. Es wurde bereits angetönt: Wenn schon mit Deutschland verhandeln – auch von Kanton zu Landtag –, dann müsste man paketweise verhandeln, also nicht bloss über den Fluglärm, sondern auch über Benken und andere Probleme.

Richard Hirt (CVP, Fällanden): Ich glaube, es hat keinen Zweck, wenn wir hier jetzt eine Debatte über den Fluglärm führen, denn das Thema ist ja ein ganz anders. Es wäre der Auftrag des Regierungsrates gewesen, bei Verkehrsminister Moritz Leuenberger, der in dieser Zeit vielleicht als «bester deutscher Aussenminister» bezeichnet wurde, darauf hinzuwirken, dass er eben eine Neuverhandlung und eine bessere Verhandlung mit Deutschland zu Stande bringt.

Ich wäre, da das Postulat ja nicht mehr so taufrisch ist, vielmehr interessiert, ob Regierungsrätin Rita Fuhrer in der Lage ist, diese Postulatsantwort aufzudatieren, ob irgendwelche interessanten Neuigkeiten zu vermelden sind. Vielleicht kann sie das nicht sagen, weil diese Verhandlungen natürlich in einer notwendigen Diskretion ablaufen müssen; das ist mir auch klar. Was mir aber auffällt: Bei jedem Schritt, den der Kanton Zürich macht, werden sofort die deutschen Haubitzen auf die Schweiz gerichtet. Und es wird geschossen. Es wird beim gekröpften Nordanflug sofort geschossen, es wird bei Benken geschossen und es wird bei der A98 geschossen. Wir verhalten uns da relativ still. Das kann auch eine Taktik sein, dass die Zürcher Regierung und der Bun-

desrat da nichts entgegenhalten. Aber trotzdem empfindet der Normalbürger vielleicht so, dass die Zürcher Regierung und der Bundesrat herzlich wenig tun, um die Problematik etwas zu lösen. Was mir eben auch auffällt, ist zum Beispiel, dass der zuständige Landrat in Friedrichshafen Propaganda macht für seinen Flughafen in Friedrichshafen. Da könnte sich die Swiss vielleicht ein Beispiel nehmen, wie dieser propagiert wird. Ich weiss nicht genau, wo die durchfliegen, aber sie fliegen auch über die Schweiz. Dann sieht man auch deutlich, was bei der Flughafenpolitik ein Hintergrund ist: Die Lufthansa hat im Winterflugplan zusätzlich neun Flüge nach Frankfurt und acht Flüge nach München eingeführt. Das heisst, es ist ein «Abzügeln» der Hub-Passagiere zu den beiden Flughäfen. Es sind also nicht nur Lärminteressen, sondern es sind ganz natürlich auch wirtschaftliche Interessen dahinter. Dieser wirtschaftliche Kampf wird sicher ausgeführt werden; das hat man ja auch bei der Kündigung des Staatsvertrages gesagt, dass sich Berlin nicht wegen 300 oder 400 Leuten im Süden des Landes Baden-Württemberg aufregt, sondern es sind die wirtschaftlichen Interessen und die «pressure groups», die in München und in Frankfurt am Werk sind und die eben den Schweizer Flughafen behindern wollen.

Ich bin auch der Meinung, dass dieses Postulat sicher abgeschrieben werden kann. Aber wenn Regierungsrätin Rita Fuhrer noch Neuigkeiten hätte, wäre das auch von Interesse.

Matthias Gfeller (Grüne, Winterthur): Als kleine Reaktion auf Richard Hirt muss ich jetzt schon die weisse Fahne schwenken. Ich glaube nicht, dass da scharf geschossen wird, zum Glück nicht. Ich möchte dazu aufrufen, hier drin auch deutlich zu sagen, dass wir uns nicht im Kriegszustand mit Deutschland befinden. Wir Grünen legen Wert darauf, gute Beziehungen zu unseren nördlichen Nachbarn zu haben. Danke.

Regierungsrätin Rita Fuhrer: Der Regierungsrat und die Volkswirtschaftsdirektion haben sich seit jeher für die Beibehaltung der Nordausrichtung bei den Anflugverfahren am Flughafen ausgesprochen. Das heisst, die hauptsächlichen Anflüge sollen aus dem Norden kommen. Wir haben aber – und das sage ich immer wieder und sage es hier gerne noch einmal – noch zahlreiche Starts vom Flughafen Zürich aus. Die gehen in der Regel nach Süden oder dann nach Westen. So kommt es,

dass über 60 Prozent der durch Lärm stark belästigten Personen im Süden wohnen, und ich bitte Sie sehr, dass Sie das nicht vergessen, wenn Sie von den Südanflügen sprechen.

Der Kanton selber ist nicht legitimiert, gegen die deutsche Verordnung, diese 213. Durchführungsverordnung aus Deutschland, die einseitig von Deutschland verfügt wurde, etwas zu unternehmen. Sie wurde verfügt, weil der damalige Staatsvertrag hier in der Schweiz nicht ratifiziert worden war. Es war vernünftig – auch aus Sicht des Regierungsrates –, dass der damalige Staatsvertrag nicht genehmigt wurde. Damit hätte nämlich gar keine Diskussion über verschiedene Betriebsvarianten in Bezug auf die Anflüge auf den Kanton Zürich mehr stattfinden können. Die Südanflüge wären definitiv per Vertrag festgelegt gewesen neben den zahlreichen Starts, die über die südlich des Flughafens gelegene Stadt Zürich gehen.

Gegen diese deutsche Verordnung können wir uns nun zur Wehr setzen, auch wenn der Kanton nicht klagelegitimiert ist, wie ich schon gesagt habe. Wir können Unique und Swiss vor dem Bundesverwaltungsgericht in Leipzig aktiv unterstützen. Diese haben eine Revisionsklage eingereicht gegen den negativen Entscheid des Verwaltungsgerichtshofes Baden-Württemberg. Und es ist eine Klage des Bundes vor dem Europäischen Gerichtshof in Luxemburg hängig gegen den negativen Entscheid der EU-Kommission. Hier muss koordiniert werden; das tut die Volkswirtschaftsdirektion des Kantons Zürich und liefert massgebliche rechtliche und auch tatsächliche Argumente.

Ich kann Sie informieren über die Hauptstossrichtung dieser Klagen: Die deutsche Verordnung verstösst gegen innerdeutsches Recht, verstösst gegen EU-Recht und gegen das Abkommen über die internationale Zivilluftfahrt, und das kann man auch belegen. Die deutsche Verordnung ist unverhältnismässig und das erste Gebot der EU-Länder – auch gegenüber Drittstaaten, die nicht in der EU sind – ist das Verhältnismässigkeitsprinzip. Hier wird gegen dieses Verhältnismässigkeitsprinzip verstossen, indem der Flughafen Zürich diskriminierend behandelt wird gegenüber anderen Flughäfen, auch gegenüber anderen Flughäfen im europäischen Raum oder eben in nichteuropäischen Staaten. Die Verspätungen, die hier generiert werden, müssen oft bis weit in die Nacht hinein abgebaut werden. Die Kapazität am Flughafen wird bewusst auf diese Weise eingeschränkt; das darf ein Nachbarland mit

solchen Verordnungen eigentlich nicht. Damit wird auch die Situation der Swiss, die Wettbewerbssituation der Swiss verglichen mit anderen Airlines und ihren «home bases», nochmals verschlechtert. Unsere Prozesschancen sind intakt. Die rechtlichen Argumente – auch wenn Sie lachen, sehr geehrter Herr Kantonsrat (*angesprochen ist Marcel Burret*) – die rechtlichen Argumente sind von hoher Qualität, und es ist nicht die Regierungsrätin von Zürich, die das behauptet, sondern namhafte Anwälte, die für Bern arbeiten. Man erwartet, dass das LGH auch die rechtliche Beurteilung tatsächlich gewichtet und nicht wie die EU-Kommission einen eher politischen Entscheid fällt.

Parallel zu diesem Rechtsmittelverfahren hat die Flughafen Zürich AG den gekröpften Nordanflug nun mit Instruktion der Regierung eingereicht. Wir haben von Anfang an gesagt, dass wir diesen gekröpften Nordanflug forcieren und unterstützen wollen aus Sicht des Regierungsrates, als Alternative und Entlastung natürlich für den Süden, für den dem Flughafen nahe gelegenen Süden, der nämlich nicht nur die Starts, sondern auch die Landungen in hoch empfindlichen Zeiten zu ertragen hat.

Es ist natürlich klar, dass der gekröpfte Nordanflug für Deutschland auch als Druckmittel oder Angriff auf das Nachbarland gesehen wird. Ich bin mit Deutschland – nun über lange Zeit – in engen Gesprächen auch über den gekröpften Nordanflug. Unsere deutschen Nachbarn konnten die technische, aber auch die politische Entwicklung des gekröpften Nordanfluges eng mitverfolgen. Dass Deutschland diesen gekröpften Nordanflug nicht will, war bekannt. Die Interpretation von Ruedi Lais ist deshalb auch nicht so weit her gegriffen; sie wird von verschiedenen Orten gemacht. Verhandeln braucht Zeit, aber Verhandeln hat eben auch verschiedene Verhandlungsgegenstände dringend notwendig. Wir, die sieben Grenzkantone, haben uns zusammengeschlossen und wollen gemeinsam unsere Anliegen, Forderungen, aber auch die Möglichkeiten, wo wir eben gegenüber Deutschland etwas Positives geben wollen, ausloten, und dann gemeinsam auftreten gegenüber Deutschland, Baden-Württemberg, so dass wir nicht in sieben kleine Einzelstaaten dividiert sind, während Baden-Württemberg ein einziger Gesprächspartner ist und diese Situation natürlich bis anhin auch für seine eigenen Anliegen genutzt hat.

Wir bitten Sie also von Seiten des Regierungsrates – und ich bitte Sie auch als Vertreterin der Volkswirtschaft – anzuerkennen, dass wir alles

in unserer Macht Stehende getan haben, um die Situation zu verbessern und dem Anliegen der Postulanten entgegenzukommen. Wir bitten Sie um Abschreibung des Postulates.

Thomas Hardegger (SP, Rümliang): Ich bin ja wirklich nicht dafür, dass man jetzt die Regionen gegeneinander ausspielt in der Flughafenfrage. Aber es ärgert mich halt schon, wenn bei den Abflügen – jetzt auch von Regierungsrätin Rita Fuhrer – immer nur die Abflüge über den Süden erwähnt werden. Ich möchte einfach schnell aus der Statistik der Unique erwähnen, wie die Abflüge in den letzten drei Monaten stattgefunden haben: Über den Westen, über das Gebiet des Westens, sind im Dezember 71 Prozent der Starts erfolgt, im November waren es 75 Prozent der Starts und im Oktober waren es 73 Prozent der Starts. Über den Süden waren es im Dezember 10 Prozent, im November 8 Prozent und im Oktober auch 10 Prozent. Und eine ganz beträchtliche Anzahl, mehr als doppelt so viel, wie über den Süden abgeflogen sind, haben in den Nachtrandstunden am Abend über den Norden zu erfolgen. Ich bitte einfach, hier die Relationen zu wahren und nicht den Süden, der tatsächlich eine Menge Lärm zu ertragen hat, hier über die anderen Regionen zu setzen. Ich bitte Sie, diese Zahlen und diese Fakten zur Kenntnis zu nehmen. Ich danke Ihnen.

Regierungsrätin Rita Fuhrer: Es tut mir Leid, ich liebe solchen Schlagabtausch eigentlich nicht, ich bitte Sie aber, mir richtig zuzuhören. Ich habe gesagt, dass wir in der bisherigen traditionellen Betriebsvariante mit Nordausrichtung vor allem von Norden gelandet sind und gegen Süden und Westen gestartet; das ist richtig so. Ich habe nicht von den vergangenen drei Monaten gesprochen. Und ich habe auch gesagt, die Bevölkerung im engen Süden, und ich habe vom grossen Teil der Bevölkerung gesprochen, hätte den Lärm innerhalb der Lärmgrenzwerte, der stark stört, zu ertragen.

Diese Aussagen kann man auch belegen; die sind richtig. Sie können nun andere Statistiken bringen, Sie können noch weitere bringen. Für jede Aussage gibt es irgendeine Statistik, aber man darf nicht Äpfel mit Birnen vergleichen; so einfach ist das. Vielen Dank.

Ratspräsidentin Emy Lalli: Die vorberatende Kommission schlägt Ihnen die Abschreibung des Postulates vor. Ein anderer Antrag wurde

nicht gestellt. Somit ist das Verfahren beendet. Das dringliche Postulat ist abgeschrieben.

Das Geschäft ist erledigt.

5. Agglomerationsprogramme des Bundes

Interpellation Carmen Walker Späh (FDP, Zürich), Martin Mossdorf (FDP, Bülach) und Reto Cavegn (FDP, Oberengstringen) vom 24. Februar 2003

KR-Nr. 58/2003, RRB-Nr. 487/16. April 2003

Die Interpellation hat folgenden Wortlaut:

Am 19. Dezember 2001 genehmigte der Bundesrat den Bericht «Agglomerationspolitik des Bundes» und machte darin deutlich, dass er künftig einen grösseren Beitrag zur nachhaltigen Entwicklung der schweizerischen Agglomerationen leisten will. Der Bund beabsichtigt, innovative Projekte durch eine gezielte Anreizpolitik zu fördern. Er knüpft seine Unterstützung im Bereich der Agglomerationsprogramme (frühestens ab 2006 jährlich 300 bis 350 Mio. Franken) an planerische und organisatorische Bedingungen. Der Kanton Zürich hat Agglomerationsräume von nationaler (Zürich und Winterthur) und regionaler (Uster/Wetzikon) Bedeutung. Deren Funktionieren ist für die wirtschaftliche und gesellschaftliche Lebensfähigkeit unseres ganzen Kantons von grösster Wichtigkeit.

Wir bitten den Regierungsrat deshalb in diesem Zusammenhang um Beantwortung folgender Fragen:

1. Was unternimmt die Regierung im Hinblick auf die verlangten planerischen und organisatorischen Massnahmen, um zu gegebener Zeit in den Genuss der finanziellen Unterstützung des Bundes für Agglomerationsprogramme zu gelangen?
2. Fanden diesbezüglich bereits Kontakte mit dem Bund statt? Wenn ja, mit welchem Inhalt und Ergebnis?
3. Welche Infrastrukturen kommen aus der Sicht der Regierung für die Unterstützung im Rahmen der Agglomerationsprogramme in Frage?

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

1. Agglomerationspolitik des Bundes

Am 19. Dezember 2001 verabschiedete der Bundesrat den Bericht «Agglomerationspolitik des Bundes». Der Bericht wurde in enger Zusammenarbeit mit allen zuständigen Partnern, vor allem den Kantonen, den Städten und Gemeinden, erstellt. In die Erarbeitung einbezogen wurde insbesondere die 2001 gegründete Tripartite Agglomerationskonferenz (TAK, dazu nachfolgend Ziffer 5). Das Agglomerationsprogramm des Bundes soll als Instrument für die Lösung verschiedener agglomerationsrelevanter Probleme aus Sozialpolitik, Kulturpolitik, Raumordnung usw. dienen. Ein zentrales Element der Agglomerationspolitik des Bundes ist dabei sein erhöhtes Engagement im Agglomerationsverkehr. In der Voraussicht, dass ohne Investitionen sowohl in übergeordnete Verkehrsinfrastrukturen als auch in lokale Verkehrsnetze starke Verkehrsüberlastungen in vielen Städten und Agglomerationen zu erwarten sind, stellt der Bund seine Mitfinanzierung in Aussicht, macht diese aber von einer integrierten Planung in den Bereichen Verkehr, Siedlung und Umwelt abhängig. Die entsprechenden Massnahmen sollen in so genannten Agglomerationsprogrammen zusammengefasst werden, die wie folgt definiert sind: «Das Agglomerationsprogramm ist ein Planungsinstrument, das die Koordination bereichsübergreifender Themen innerhalb einer Agglomeration ermöglicht. Es stützt sich auf die horizontale (zwischen Partnern innerhalb der Agglomeration) und die vertikale Zusammenarbeit (Bund – Kanton – Agglomeration). Damit soll die Koordination der Projekte und ihre Umsetzung in den Agglomerationen sichergestellt werden.» Die erforderlichen verfassungsrechtlichen und gesetzlichen Grundlagen für die Mitfinanzierung des Agglomerationsverkehrs im Umfang von 300 bis 350 Mio. Franken pro Jahr sollen bis 2006 bereitgestellt werden. Diese Mittel sollen aus Einnahmen der Mineralölsteuer finanziert werden. Die detaillierten Finanzierungsregeln werden gegenwärtig im Rahmen des Bundesprojekts «Neugestaltung des Finanzausgleichs und der Aufgaben NFA» ausgearbeitet. An Stelle einer Objektfinanzierung soll eine Programmfinanzierung erfolgen. Einzelheiten dazu sind noch nicht bekannt. Die weiteren Arbeiten im Rahmen der NFA werden aufmerksam zu verfolgen sein, um sicherzustellen, dass die Interessen des Kantons Zürich und der anderen Grossagglomerationen auch in Bezug auf die Finanzierung des öffentlichen Regionalverkehrs gewahrt werden.

Für die Zeit bis zum Inkrafttreten des neuen Finanzierungsmodells erhöht der Bund die Zahlungskredite für Beiträge gemäss Art. 56 des Eisenbahngesetzes (SR 742.101) um jährlich 30 bis 40 Mio. Franken. Für die Glattalbahn steht ein Bundesbeitrag von rund 10% der Investitionssumme in Aussicht. Als Vorstufe zu den Agglomerationsprogrammen beteiligt sich der Bund kurzfristig auch an so genannten Modellvorhaben. Im Grossraum Zürich sind bisher vier Modellvorhaben vorgesehen, die sich anhand verschiedener Fragestellungen mit der Koordination von Verkehr, Siedlung und Umwelt befassen. Schwerpunktthemen sind: «Standortpolitik für publikumsintensive Einrichtungen in der Agglomeration Zürich», «Konzept Siedlung und Verkehr Zürich und Umgebung», «Gemeinsame Gestaltung des Lebensraums auf der Grundlage des angestrebten urbanen Verkehrssystems» im mittleren Glatttal und «Agglo-Obersee» im Raum Rapperswil, Jona, Freienbach und Rüti.

Am 28. Juni 2002 fand eine Aussprache zwischen dem Vorsteher des UVEK und den Kantonen zum weiteren Vorgehen zur Bewältigung der Probleme im Agglomerationsverkehr statt, aus der hervorging, dass der Bund innerhalb seiner Agglomerationspolitik der Finanzierung und Koordination des Agglomerationsverkehrs vorrangige Bedeutung beimisst. Anlässlich dieser Aussprache wurde festgelegt, dass die betroffenen Kantone in einem ersten Schritt bis Ende 2003 folgende Grundlagen entwickeln:

- eine Strategie für die Gesamtentwicklung der Agglomerationen;
- ein Grobkonzept zur Einbettung der lokalen in die übergeordneten Verkehrsnetze;
- eine Darstellung der prioritären Projekte im Bereich Agglomerationsverkehr.

2. Agglomerationspolitik im Rahmen der Gesamtverkehrskonzeption des Kantons Zürich

Der Regierungsrat verabschiedete am 23. Januar 2002 gestützt auf bereits getroffene Festlegungen des kantonalen Richtplans und Grundsätze des Projekts *wif!* Ziele und Grundsätze für die Gesamtverkehrskonzeption (Vorlage 3936). Der Kantonsrat nahm diese am 18. November 2002 zur Kenntnis. Die Gesamtverkehrskonzeption hat auf der Ebene der übergeordneten Verkehrsnetze konkrete Gestalt angenommen: Wichtige Zwischenergebnisse liegen gegenwärtig vor allem im Bereich

des Schienennetzes, der Hochleistungsstrassen, der Ortsumfahrungen und des Integrierten Verkehrsmanagements vor.

Im Bericht zu den Zielen und Grundsätzen für die Gesamtverkehrskonzeption wurde darauf hingewiesen, dass es als Ergänzung zu den Strategien für die übergeordneten Verkehrsnetze regionaler Verkehrskonzepte bedarf. Damit sollen die Massnahmen für die untergeordneten Verkehrsnetze gebietsweise zusammengefasst werden. Im Vordergrund stehen Regionen mit hohen Verkehrsbelastungen, vor allem die beiden Städte Zürich und Winterthur sowie die Regionen Glatttal und Limmattal. Ein Teil der Grundlagen für solche Konzepte liegt bereits vor; die folgenden Arbeiten müssen zwischen den verschiedenen Planungsträgern noch stärker vernetzt und systematisiert werden, um Wirkung für die verkehrspolitischen Ziele zu entfalten und – auch im Sinne der Agglomerationspolitik des Bundes – in sich geschlossene Massnahmenpakete hervorzubringen.

Vor allem folgende Verkehrsplanungen sind gebietsweise zu koordinieren und mit den raumordnungs- und umweltpolitischen Zielen und den entsprechenden Planungsaktivitäten abzustimmen:

- Netzergänzungen und -anpassungen von öffentlichen Mittel- und Feinverteilsystemen und ihre Verknüpfung mit dem Bahnnetz;
- Begleitmassnahmen zur Strategie Hochleistungsstrassen;
- Konzipierung von Ortsumfahrungen und Ortsdurchfahrten;
- Sanierung von Unfallschwerpunkten;
- Massnahmen zur Förderung des Langsamverkehrs, insbesondere die Gestaltung und gezielte Weiterentwicklung des Radwegnetzes;
- gebietsweise Umsetzung des Konzeptes Integriertes Verkehrsmanagement (regionale Verkehrssteuerung, Busbeschleunigung, intermodale Verkehrsinformation usw.).

Die Stossrichtungen des Bundes im Rahmen seiner Agglomerationspolitik und seiner Sachplanung für Strasse und Schiene decken sich in ihrer Zielsetzung und in methodischer Hinsicht weitgehend mit der kantonalen Gesamtverkehrskonzeption. Die übergeordneten Ziele und Festlegungen sind demzufolge auf regionaler Stufe zu konkretisieren, wobei diese Planungsschritte soweit möglich mit der Fortsetzung der Sachplanung des Bundes zu koordinieren und auf die agglomerationspolitischen Anforderungen abzustimmen sind. Nicht zuletzt werden dadurch die Voraussetzungen für die Ausrichtung von Bundesbeiträgen

geschaffen. Der Handlungsbedarf auf kantonaler Ebene besteht unabhängig von der Anreizpolitik des Bundes. Entsprechende Planungen wurden deshalb schon früher eingeleitet und haben, wie die Gesamtverkehrsvorlage für die Glattalbahn und die Strassenausbauten im mittleren Glatttal als wichtiges Beispiel zeigt, bereits konkrete Massnahmen hervorgebracht.

3. Projekt «Regionale Verkehrskonzepte» – Projektziele

Das Projekt «Regionale Verkehrskonzepte» soll gebietsweise und im Überblick über sämtliche untersuchten Gebiete folgende Ergebnisse hervorbringen:

- Zusammenfassung der bestehenden regionalen Ziele der Raumordnung, der Verkehrsrichtplanung und des Umweltschutzes zu einem Zielsystem; Darstellung der Gemeinsamkeiten und Unterschiede zwischen den untersuchten Gebieten;
- Abschätzung der künftigen Entwicklung der Verkehrsnachfrage (mit transparenter Darstellung der getroffenen Annahmen und Sensitivitätsanalysen) und Analyse der heutigen und der künftigen Zustände auf den Verkehrsnetzen im Referenzfall;
- Überprüfung und Aktualisierung der regionalen Zielsysteme auf Grund der neuen Anforderungen der Gesamtverkehrskonzeption, der Sachplanung und der Agglomerationspolitik des Bundes sowie allenfalls aktualisierter raumordnungspolitischer Vorgaben in Abstimmung mit den regionalen Planungsträgern;
- Darstellung des Handlungsbedarfs, der Handlungsoptionen, der Aktionsmodule und der wichtigsten Projekte;
- Zusammenfassung und Dokumentation der erzielten Ergebnisse in einer Strategie «Agglomerationsverkehr» mit den für das ganze Kantonsgebiet geltenden Zielen und Stossrichtungen und ihrer regionalen Differenzierung;
- Entwicklung von Verkehrskonzepten in Varianten, bestehend aus den Modulen öffentlicher Verkehr, Strassennetz mit Begleitmassnahmen zur Strategie Hochleistungsstrassen, Langsamverkehr, Parkierung und Integriertes Verkehrsmanagement. Diese Konzeptvarianten sind in enger Zusammenarbeit mit den zuständigen Stellen für Raumordnung und Umweltschutz zu optimieren. Neben baulichen, gestalterischen und betrieblichen Massnahmen sind auch «weiche» Massnahmen im Bereich Beratung, Information usw. zu prüfen;

- Evaluation der Verkehrskonzeptvarianten auf Grund der festgelegten Zielsysteme;
- Umsetzungsplanung für die ausgewählten Massnahmen im Rahmen koordinierter Realisierungs- und Finanzpläne;
- Überzeugende Dokumentation der Projektergebnisse.

Für das Projekt gelten folgende Ecktermine:

- Die Strategie «Agglomerationsverkehr» des Kantons Zürich ist dem Regierungsrat bis Ende 2003 zur Genehmigung vorzulegen;
- Der Schlussbericht und die Realisierungs- und Finanzpläne für die prioritären Massnahmen sind dem Regierungsrat bis Ende 2005 vorzulegen, mit dem Ziel, ab 2006 mit Unterstützung des Bundes mit der Umsetzung zu beginnen.

4. Untersuchungsräume

Die Arbeiten unterscheiden zwischen den Agglomerationen Zürich und Winterthur, wobei sich die Agglomeration Zürich in die Gebiete Stadt Zürich, Glatttal und Limmattal untergliedert. Für die Erschliessung des Flughafens ist ein besonderes Teilprojekt vorzusehen, das die ganze Flughafenregion, vor allem den Raum Bülach, berücksichtigt. Diese Arbeiten sind mit dem laufenden Projekt RELIEF abzustimmen. Nicht direkt Bestandteil des vorliegenden Projekts sind die bereits fortgeschrittenen Netzstrategien für die Regionen Knonaueramt, Furttal und den Raum Uster/Wetzikon; sie sind soweit nötig abzustimmen.

5. Organisatorische Regeln, Zusammenarbeit mit den Regionen

Der Bund legt in seiner Agglomerationspolitik zu Recht grosses Gewicht auf die Organisation der horizontalen und der vertikalen Zusammenarbeit. Die bereits erwähnte TAK (Tripartite Agglomerationskonferenz) ist eine gemeinsame Plattform von Bund, Kantonen, Städten und Gemeinden zur Förderung der vertikalen Zusammenarbeit und zur Entwicklung einer gemeinsamen Agglomerationspolitik. Vorrangige Themen sind die Fortsetzung der im erwähnten Bericht des Bundesrates behandelten Arbeiten, die Zusammenarbeit innerhalb der Agglomeration, die Sozialpolitik sowie die Ausländer- und Integrationspolitik. Auf politischer Ebene gehören der TAK der Bund (Bundesrat), die Kantone (Vorsitz, Konferenz der Kantonsregierungen, KDK) sowie die Städte und Gemeinden an. Im Rahmen der KDK ist der Kanton Zürich in der Kommission Städte durch den Vorsteher der Direktion der Justiz und des Innern vertreten. Das Gemeindeamt engagiert sich an der vom

Bundesamt für Raumentwicklung (ARE) und vom Staatssekretariat für Wirtschaft (seco) geförderten Aufbau eines Netzwerks von Kontaktpersonen auf fachlicher Ebene, die aus allen Agglomerationen stammen. Das Netzwerk soll auf einfache Art und Weise ein aktuelles Bild über den Stand der Probleme und der geplanten Massnahmen in den jeweiligen Agglomerationen verschaffen. Gesucht ist bei der Zusammenarbeit mit den Regionen jedoch nicht (oder zumindest nicht kurzfristig) eine auf Dauer angelegte Organisationsform (z.B. Zweckverband), wie aus neuesten Dokumenten des Bundes geschlossen werden könnte. Erforderlich ist vielmehr eine schlanke und wirkungsvolle, gleichzeitig aber gut vernetzte Organisation auf Zeit. Angesichts der vielschichtigen Fragestellungen und Zuständigkeiten würde es sogar zu weit führen, sämtliche Aktivitäten in einer einheitlichen Projektorganisation hierarchisch zu ordnen und umzusetzen. Erforderlich ist aber eine inhaltliche und zeitliche Abstimmung der Projektpläne der verschiedenen zuständigen Stellen und eine ausreichende Koordination der Projektarbeiten. Obschon die künftigen Agglomerationsprogramme auch zahlreiche Gesichtspunkte umfassen können, die in die regionale oder kommunale Zuständigkeit fallen (z.B. städtebauliche Entwicklung, Standortmarketing, Wirtschaftsförderung, Energieplanung usw.), muss die Federführung für die Verkehrsplanung auf kantonaler Stufe angesiedelt werden. Der Anspruch auf die Federführung durch die kantonalen Stellen ergibt sich aus den gesetzlichen Zuständigkeiten im Strassengesetz bzw. im Personenverkehrsgesetz.

Auf kantonaler Ebene obliegt die Aufsicht über die verkehrsplanerischen Arbeiten dem Verkehrsausschuss des Regierungsrates und der Amtschef-Konferenz Verkehr. Die verkehrsträgerspezifische Planung erfolgt federführend durch die zuständigen kantonalen Stellen: Tiefbauamt und Verkehrspolizei für die strassenseitigen Massnahmen, ZVV und marktverantwortliche Verkehrsunternehmen für die Massnahmen im öffentlichen Verkehr. Dem Amt für Verkehr obliegt die Federführung für die Zusammenstellung der Grundlagendaten, die Entwicklung übergeordneter Zielsysteme und Strategien und die gesamtverkehrliche Evaluation der Verkehrskonzepte. Das Amt für Raumordnung und Vermessung sorgt für die Überwachung und Koordination der raumordnungspolitischen Ziele, die Umweltschutzfachstellen für die systematische Berücksichtigung der Umweltschutzziele. Die Ämter bezeichnen die für die einzelnen Aufgaben zuständigen Personen und stellen

sicher, dass die Aktivitäten soweit nötig mit den anderen Planungsstellen auf kantonaler und regionaler Stufe abgestimmt werden.

Zur Koordination mit den regionalen und kommunalen Planungsträgern sind gebietsweise geeignete Plattformen zu bilden. Entsprechende Strukturen sind z.B. im Limmattal bereits erfolgreich etabliert; im Glatttal ist im Rahmen des erwähnten Modellvorhabens eine Projektorganisation im Aufbau begriffen. Soweit die Regionen die Kantons Grenzen überschreiten, koordinieren die kantonalen Ämter die Zusammenarbeit. Besonders zu berücksichtigen ist die Zuständigkeitsordnung in den Städten Zürich und Winterthur, die auch für die Planung von Strassen von überkommunaler Bedeutung zuständig sind.

Carmen Walker Späh (FDP, Zürich): Wir alle kennen die «Postkarten-Schweiz»: Berge, Kühe, ein herziges Heidi, Schweizer Schoggi und gelöcherter Emmentaler Käse. Doch neben diesem zugegebenermassen schönen ländlichen Schweizer Bild erleben wir auch eine andere Schweiz, eine urbane Schweiz. Sie ist sehr dicht besiedelt, bevölkert. Und dieser Eindruck lässt sich auch statistisch erhärten. Rund 75 Prozent der Schweizer Bevölkerung leben in Städten und Agglomerationen. Die Agglomeration Zürich bildet mit 132 Gemeinden und 1'081'000 Einwohnerinnen und Einwohnern – diese Daten stammen aus der Volkszählung 2000 – die grösste Agglomeration der Schweiz; oder anders ausgedrückt leben in den Städten Zürich und Winterthur sowie im Glatttal und Limmattal 50 Prozent, also jeder zweite Zürcher, jede zweite Zürcherin. Und 70 Prozent aller Arbeitsplätze sind in dieser Agglomeration. Von den Städten und den Agglomerationen gehen wichtige wirtschaftliche, aber auch gesellschaftliche und kulturelle Impulse aus.

Aber der in den vergangenen Jahren beobachtete Urbanisierungsprozess bringt nicht nur Vorteile, er bringt auch Nachteile. Ein hohes Verkehrsaufkommen durch die Trennung von Arbeiten, Wohnen und Freizeit, eine erhöhte Umweltbelastung durch das entsprechende Verkehrsaufkommen, soziale Probleme durch eine fehlende Durchmischung, indem Bessergestellte aufs Land ziehen und Stadt und Agglomeration durch ihre Anonymität für Randgruppen an Attraktivität gewinnen, und letztlich auch eine erhöhte Finanzbelastung der Kernstädte und Agglomerationen durch diese Zentrumslasten. Um diese komplexen Fragen zu lösen, ist eine vermehrte politische Diskussion in der Schweiz und in

unserem Kanton notwendig. Daneben braucht es aber auch eine intensive politische Auseinandersetzung, eine Kooperation zwischen Stadt, Agglomeration und Land, und zwar horizontal und vertikal. Denn diese Probleme machen vor den Grenzen nicht halt. Es sind neue Formen der Zusammenarbeit zu finden auf Grund des bewährten föderalistischen Modells, das unsere Schweiz letztlich erfolgreich gemacht hat. Der Zürcher Verfassungsrat hat hier erste Weichenstellungen gelegt, indem er die Zweckverbände reformiert hat. Aus dieser Erkenntnis heraus sind auch die Modellvorhaben entwickelt worden und der Zürcher Regierungsrat hat uns in seiner Antwort vom 16. April 2003 ausführliche Informationen zukommen lassen. Nun ist das ja schon fast zwei Jahre her, seit diese Antwort vorliegt, und ich nehme an, Regierungsrätin Rita Fuhrer wird uns hier noch entsprechende aktuelle Informationen über den Stand der Zürcher Agglomerationspolitik liefern.

Was erwartet die FDP von der Agglomerationspolitik des Kantons Zürich und des Bundes? Wir wollen, dass der bedeutendste Agglomerationskanton Zürich in Zukunft vermehrt als eigenständiger politischer Akteur in der Schweiz wahrgenommen wird. Wir wollen, dass für die grenzüberschreitende Zusammenarbeit neue Instrumente weiterentwickelt werden. Und wir wollen, dass die begonnene Arbeit, die uns auch skizziert worden ist, nun zügig fortgesetzt wird, damit der Kanton Zürich auch von den Finanzen der Agglomerationsprogramme profitieren kann. Ich denke dabei an wichtige Infrastrukturen für die Stadt Zürich, zum Beispiel an die Einhausung des Autobahnabschnittes Schwamendingen. Ich denke aber auch an die Finanzierung des Waidhaldetunnels.

Matthias Gfeller (Grüne, Winterthur): Der Regierungsrat hat diese Antwort am 16. April 2003 debattiert. Es ist eigentlich sehr schade, dass wir erst jetzt, fast zwei Jahre später, darüber debattieren können. Immerhin hat sich in der Zwischenzeit einiges getan. Wir sind froh um die Antwort; es werden einige Absichten des Regierungsrates darin offengelegt. Noch mehr sind wir natürlich froh, dass auf Bundesebene trotz des Neins zu «Avanti» die Wichtigkeit der Agglomerationspolitik aufrecht erhalten worden ist und jetzt noch stärker auf den öffentlichen Verkehr fokussiert wird; so weit zur Bundesebene. Ich möchte nun zur Art, wie sich die Agglomerationsprogramme vom Kanton Zürich her anbahnen, Ihnen noch drei Thesen zur Debatte vorlegen.

Meine erste These ist, dass die Ansätze, wie sie sich im Kanton Zürich abzeichnen, dem Wesen einer Agglomeration nicht gerecht werden. Eine Agglomeration ist zwangsläufig eine Bauung. Da wird sehr dicht gewohnt, gehandelt, da werden Geschäfte getrieben. Auch der Verkehr wird in der Agglomeration in sehr dichter Regie geführt, Stossstange an Stossstange oder vielleicht Rücklicht des einen Zuges gerade vor der Lokomotive des nächsten. Da müssen wir uns klar bewusst sein, dass der öffentliche Verkehr das Hauptverkehrsmittel sein muss. Der individuelle Privatverkehr ist da schon längststens an seine Grenzen gestossen und es ist eine Illusion zu meinen, man könne mit noch mehr Strassenbau diese Probleme lösen, die ganz ursächlich mit dem Wesen einer Agglomeration zusammenhängen. Ich fürchte aber, dass die Agglomerationsprogramme, so wie sie jetzt in den Regionen auch debattiert und entwickelt werden, zu einem Wunschzettel von Ortsumfahrungen verkommen und die zentralen Anliegen, die in einer Agglomeration eben zu lösen sind, vernachlässigt werden.

Die zweite These ist, dass die Agglomerationsprogramme nicht nur dem Wesen der Agglomeration widersprechen oder sich daran reiben, sondern dass die Agglomerationsprogramme, wie sie jetzt auch regional debattiert werden, eigentlich der ursprünglichen Idee der Agglomerationsprogramme des Bundes zwar nicht widersprechen, dieser aber nur sehr beschränkt und teilweise gerecht werden. Auf Seite 2 der Interpellationsantwort schreibt der Regierungsrat ja selber, die Agglomerationsprogramme sollen zu Lösungen von Problemen aus Sozialpolitik, Kulturpolitik, Raumordnung und so weiter beitragen. Ich bin schon etwas konsterniert, dass ich dann in der weiteren Interpellationsantwort weder von Sozialpolitik noch von Kulturpolitik etwas lese. Dass die Verkehrspolitik etwas mit Raumordnung zu tun hat, ist klar. Aber dazu habe ich mich in der ersten These bereits geäußert; dass ich grosse Zweifel habe, dass diese Verkehrspolitik den Agglomerationen, diesen Räumen und dieser Raumordnung, gerecht werden kann.

Und damit noch zur dritten These: Ich vertrete die Ansicht, dass durch die Art, wie die zürcherischen Agglomerationsprogramme entwickelt werden, die Chancen der Idee, des Konzeptes auf Bundesebene, wie ein Agglomerationsprogramm ausschauen könnte, nicht genutzt werden. Gefragt wären jetzt meines Erachtens gerade im Kanton Zürich innovative Modelle der Verkehrsbewältigung, vor allem der Verkehrskoordination. Statt in den Regionen Wunschzettel mit neuen Strassen zu machen – das steht zwar auch in der Interpellationsantwort,

das sei gerechterweise angemerkt – müsste eben zuoberst, mit höchstem Gewicht die Frage des integrierten Verkehrsmanagements oder die Frage des Road-Pricings stehen; das wären Chancen, die es jetzt zu untersuchen gilt. Und für diese Chancen wäre es wirklich wert, dass der Kanton in Bern für Innovation sorgt. Ich danke für Ihre Kenntnisnahme.

Ueli Keller (SP, Zürich): Wir haben ein interessantes Thema und interessante Fragen von der FDP dazu; sie hätten auch von uns sein können. Und wir haben aber seltsam uninspirierte Antworten der Regierung dazu. Ich hoffe sehr, dass das Verhältnis des Regierungsrates zu diesem wesentlichen Themenkomplex ein lebendigeres und engagierteres geworden ist in den letzten zwei Jahren seit der Beantwortung der Interpellation, und bin gespannt auf etwaige Ergänzungen.

Es ist wohl wahr, dass der Bund im Rahmen seiner Politik zur Verstärkung der Agglomerationen vorerst die Priorität auf den Agglomerationsverkehr gelegt hat. Das hat durchaus seine Berechtigung, wenn man an die Schrittmacherfunktion, an die heimliche oder eher unheimliche Rolle des Verkehrs als Stadt- und Raumplaner in unserer Gesellschaft denkt. Allerdings setzt dies voraus, dass man auch weiss, zu welchem Zweck man wirklich Verkehr haben will, wenn man den Verkehr nicht als reinen Selbstzweck betrachtet. Es braucht qualitative Vorstellungen darüber, wie denn solche verkehrlich optimal erschlossene Siedlungen aussehen sollen und welches Leben darin möglich sein soll. Da hat die Politik des Kantons Zürich einen Engpass in der inhaltlichen Debatte. Es gibt zwar diese drei wichtigen und richtigen Leitlinien im Richtplan für die wünschbare Entwicklung betreffend Zukunftstauglichkeit der Siedlungsstrukturen, der schwerpunktmässigen Entwicklung mit dem ÖV und der Schonung der naturnahen Räume. Es fehlt aber eine breite, lebhafte und zielstrebige Auseinandersetzung mit diesen Zielen. Ausnahmen dazu bilden das lobenswerte Projekt «Glow», das Glatttal, indem ernsthaft die gemeindeübergreifende Gestaltung des Lebensraums angegangen wird. Aus der Erkenntnis, dass immer mehr vom Gleichen nur immer mehr von den gleichen Problemen produziert und keine Qualität schafft, oder auch die Stadtteilplanung in Zürich West, Nord und Stettbach, wobei zuzugeben ist, dass der Zürcher Stadtrat nicht bei allen Teilprojekten gleichermassen glückliche Vorgaben gemacht hat.

Dem Bund sind diese Zusammenhänge von Verkehr und Siedlungsentwicklung bekannt. Er verlangt deshalb auch bei der Umsetzung seiner Agglomerationspolitik ganz klar, dass kantonaler Richtplan und Agglomerationsprogramm sich ergänzen und verstärken. Geld gibt es zwingend nur, wenn beide Elemente vorgelegt werden, und das ist dann aber noch nicht die einzige Voraussetzung. Damit hat die Politik im Kanton Zürich einen formalen Engpass. Der von der Mehrheit des Kantonsrates bereits im Jahr 1995 beschlossene Richtplan ist nur mit Vorbehalten genehmigt worden, die mit Frist per 1. März 2000 bereits hätten bereinigt werden müssen. Die Kritik des Bundesrates am Verkehrsrichtplan 95 war vernichtend und umfassend und gründlich, ich zitiere: «Die Übernahme alter Planaussagen ohne weitere Erläuterungen ist nicht nachvollziehbar. Zum Koordinationsstand der eingetragenen Objekte sowie zur Abstimmung mit den Nachbarkantonen und dem benachbarten Ausland bringt der Richtplan keine Klärung für die weitere Zusammenarbeit.» Den Flughafen Kloten beispielsweise hat man als weissen Fleck, als «terra incognita», einfach ausgespart. Unterdessen, bereits zehn Jahre nach dieser berechtigten Kritik aus Bern, liegt gerade einmal die Vorlage eines neuen Verkehrsrichtplans vor. Die in der Interpellation per Ende 2003 versprochene «Strategie Agglomerationsverkehr» liegt erst seit zwei Monaten vor. Und beide sind bisher weder breit in der Öffentlichkeit geprüft noch debattiert worden. Dies gilt auch für das Konzept «Siedlung und Verkehr Zürich und Umgebung» der Regionalplanung Zürich und Umgebung. Wir wissen darum noch nicht genau, wie die Inhalte zum Siedlungsbereich, die der Bund als Mindestinhalte fordert, formuliert werden. Der Bund fordert nämlich – ich zitiere – «das Aufzeigen der Zentrumsstrukturen und der Siedlungsschwerpunkte sowie die Anforderungen an deren Erreichbarkeit mit dem Verkehr, Standortplanung für besucherintensive Nutzungen, Massnahmen zur Siedlungserneuerung, zur baulichen Verdichtung und zur Verbesserung der Siedlungsqualität, Angaben zur Begrenzung des Siedlungsgebietes und Aufzeigen von Gebieten hoher Empfindlichkeit bezüglich Lärm und Luft». Dies liegt ganz in den Grundzügen seiner Anforderungen an die Agglomerationspolitik, dass nämlich der Entmischung in Bezug auf Funktion und der Entmischung in Bezug auf Gesellschaftszusammensetzung, wie das Carmen Walker Späh erwähnt hat, entgegengewirkt wird.

Willy Furter (EVP, Zürich): Am 19. März 2001 genehmigte der Bundesrat den Bericht «Agglomerationspolitik des Bundes». Es sind seither also bereits beinahe stolze vier Jahre vergangen. Wenn wir dies heute hier diskutieren, sind wir also spät, ich würde sagen, sehr spät. Der Bundesrat will künftig einen grösseren Beitrag zur nachhaltigen Entwicklung der schweizerischen Agglomerationen leisten. Vorgesehen sind Beiträge in der Höhe von 300 bis 350 Millionen Franken ab dem Jahr 2006. Es ist aber noch lange nicht sicher, ob diese Gelder auch tatsächlich kommen werden, vor allem in dieser Höhe. Der Bundesrat knüpft seine Unterstützung der Agglomerationsprogramme an planerische und organisatorische Bedingungen.

Die Interpellanten fragen den Regierungsrat, ob er für die Zusammenarbeit mit dem Bund entsprechende Vorarbeiten gemacht habe und für Anträge bereit sei. Der Regierungsrat hält zunächst fest, dass der Bericht «Agglomerationsprogramme» mit allen zuständigen Partnern – vor allem Kantonen, Städten und Gemeinden – gemeinsam erarbeitet wurde. Das Agglomerationsprogramm des Bundes soll als Instrument für die Lösung verschiedener Probleme aus Sozial- und Kulturpolitik und Raumordnung dienen; also beides gehört dazu, Matthias Gfeller. Und als zentrales Element ist dabei ein erhöhtes Engagement im Agglomerationsverkehr vorgesehen. Im Vordergrund stehen natürlich die Regionen mit hohen Verkehrsbelastungen. Dazu gehören im Kanton Zürich nicht nur die beiden Städte Zürich und Winterthur, sondern auch die Regionen Limmattal und Glatttal. Wir hoffen sehr, dass sich für diese Regionen tatsächlich etwas bewegt, vor allem, dass sich der Verkehr bewegen kann. Die Stossrichtungen des Bundes im Rahmen seiner Agglomerationspolitik und Sachplanung für Strassen und Schiene decken sich in ihrer Zielsetzung weitgehend mit der kantonalen Gesamtverkehrskonzeption. Der Schlussbericht und die Realisierungs- und Finanzierungspläne für die prioritären Massnahmen sind dem Regierungsrat bis Ende 2005 vorzulegen, mit dem Ziel, ab 2006 mit Unterstützung des Bundes mit der Umsetzung beginnen zu können. Ob dieses Ziel tatsächlich erreicht wird, steht wohl noch in den Sternen geschrieben. Der Regierungsrat scheint aber bereit zu sein. Der Bericht des Regierungsrates ist ausführlich, in manchen Teilen sogar sehr ausführlich, aber er ist auch einleuchtend.

Adrian Bergmann (SVP, Meilen): Dass die Interpellation der FDP notwendig war, zeigt die Antwort des Regierungsrates auf diesen Vorstoss. Neben – ich betone es – auch absolut brauchbaren Überlegungen verliert sich die Antwort in unendlich vielen Details auf über sechs Seiten und unerfreulichen Aussagen des Regierungsrates. Obwohl oder gerade weil die Antwort so umfassend ist, kommen interessante Informationen zum Vorschein, die mit der beabsichtigten Lösung der Verkehrsprobleme nur am Rande zu tun haben. 300 bis 350 Millionen Franken pro Jahr sollen bis 2006 bereitgestellt werden für die Lösung von agglomerationsrelevanten Problemen – jetzt hören Sie gut – aus der Sozial- und Kulturpolitik sowie der Raumordnung. Es sollen Programme und nicht mehr Objektkredite gesprochen werden. Aber aufgepasst: Einzelheiten dazu seien noch nicht bekannt. Und woraus wird das Ganze finanziert? Dreimal dürfen Sie raten. Mich hat es jedenfalls fast vom Sitz gesprengt. (*Heiterkeit.*) Zum Glück war ich angeschnallt, denn ich hatte es ja geahnt. Woher nimmt der Bund seine Mittel, wenn alle Kassen leer sind? Natürlich aus Einnahmen der Mineralölsteuer. Die Milchkuh «Autofahrer» muss ja für alles herhalten. Ist es einmal nicht die NEAT, dann sind es «Sozi-Kulti-Agglomerationsprogramme». Bis jetzt richtet sich der Ärger nach Bern, aber der Zürcher Regierungsrat setzt noch einen drauf, indem er bemerkt, die Arbeiten im Rahmen der NFA sollen aufmerksam verfolgt werden, um sicherzustellen, dass die Interessen des Kantons Zürich auch in Bezug auf die Finanzierung des öffentlichen Regionalverkehrs gewahrt werden. Er lässt wiederum keine Gelegenheit aus, die Mineralölsteuergelder verstärkt in den ÖV zu lenken. Wo bleibt die ebenbürtige Aussage und Forderung für den motorisierten Individualverkehr? In der Stossrichtung des Bundes sind jetzt schon Ergänzungen und Begleitmassnahmen zur Strategie Hochleistungsstrassen vorgesehen. Das ist ja noch positiv erwähnenswert, ebenso wie das integrierte Verkehrsmanagement, die Förderung des Langsamverkehrs beziehungsweise des Radwegnetzes. Die gemeinsame Agglomerationspolitik des Bundes, der Kantone und der Städte spricht auch Themen wie Sozialpolitik, Ausländer- und Integrationspolitik an. Die daraus abgeleiteten Massnahmen gehen weit über die Verkehrspolitik hinaus. Aber eben, ich wiederhole es nochmals: Einzelheiten dazu seien noch nicht bekannt. Klar ist nur die Finanzierung.

Wie Sie sehen, findet die Mineralölsteuer für alles Verwendung, aber je länger je weniger für den Zweck, für den diese Steuer geschaffen wurde. Wir von der SVP wollen, dass mit einem Agglomerationsprogramm

die Verkehrsprobleme des Individualverkehrs in den Agglomerationen gelöst werden und die finanziellen Mittel, wenn sie schon von der Mineralölsteuer stammen, auch entsprechend eingesetzt werde. Der Regierungsrat hat die Interpellation umfassend beantwortet, obwohl Einzelheiten noch nicht bekannt sind. Das Geschäft kann abgeschrieben werden. Es bleibt die Hoffnung, dass der Regierungsrat seine Erkenntnis, es gelte aufmerksam die Interessen des Standes Zürich in Bern zu wahren, sich auch bei Anliegen des Individualverkehrs immer wieder in Erinnerung ruft und sich in Bern auch entsprechend dafür einsetzt.

Willy Haderer (SVP, Unterengstringen): Wie oberflächlich dieser Rat immer wieder politisiert, zeigt in aller Deutlichkeit die Diskussion über diese Interpellation. Selbst die Interpellanten haben es versäumt, auf die laufenden Planungsarbeiten hinzuweisen oder diese zur Kenntnis zu nehmen; schon gar all diese Jammerer von allen Seiten in den Parteien, die hier darauf aufmerksam machen, dass nichts passiert.

Seit über zwei Jahren hat die Regionalplanung Zürich und Umgebung, RZU, eine lose Vereinigung unserer Zürcher Planungsgruppen rund um Zürich, in intensiver Arbeit mit verschiedensten Kreisen der Politik und der Wirtschaft ein Agglomerationsprogramm auf die Beine gestellt. Und am 11. Februar 2005 wird eine Konzeptkonferenz in einer ganztägigen Arbeit dazu führen, dass dieses Agglomerationsprogramm schlussendlich als Arbeitsinstrument den Regionen, den Ämtern im Kanton zur Verfügung stellen kann. Wir schaffen keine neuen Lösungen, indem wir hier im Parlament jammern.

Wir schaffen neue Lösungen und Grundlagen für die zukünftige Planungsarbeit, und es sind – alles inbegriffen, vom öffentlichen Verkehr bis zum Individualverkehr – tiefgründige Untersuchungen auch für die Siedlungsentwicklung in und rund um Zürich gemacht worden. Das schaffen die Regionalplanungsgruppen, die wir gesetzlich eingesetzt haben. Ich bitte Sie, dies zur Kenntnis zu nehmen und auch davon Kenntnis zu nehmen, wenn dann dieser Bericht an den Kanton und an die Regionen geht. Dann können wir darauf aufbauen, aus gesamtheitlichen Überlegungen etwas zu entwickeln und mit den Planungsträgern, die wir gesetzlich eingesetzt haben, Resultate aus dieser Untersuchung zu verwirklichen. Ich bitte Sie, hier in diesem Sinne auch in die Zukunft zu schauen.

Ruedi Lais (SP, Wallisellen): Danke vielmals, Willy Haderer, für diese Bemerkungen. Sie sind ja wahrscheinlich vor allem an Adrian Bergmann gerichtet. Wir hatten schon Hoffnung, es hätte ihn weggesprengt. Aber da kommt ja nichts Besseres nach, deshalb lassen wir ihn gerne auf dem Sitz bleiben. (*Heiterkeit.*)

Nun ernsthaft zu diesen Agglomerationsprogrammen: Die RZU ist eben gerade der beste Beweis, dass Agglomerationspolitik nicht einfach Verkehrspolitik ist und nicht einfach Verkehrssubventionspolitik. In Bern wird verlangt, dass der Kanton Programme macht. Und Agglomerationspolitik ist eine vernetzte Politik; da gehört nicht nur die Analyse der Verkehrsströme dazu. Das hat die RZU auch gemerkt. Ich bin auch Teilnehmer an diesen RZU-Tagungen. Dort wird sehr vernetzt diskutiert. Dort wird über Themen wie Bevölkerungsverschiebung, über Entmischungsprobleme und so weiter diskutiert, die zusammen mit dem Verkehr die Agglomerationsprobleme darstellen. Gestatten Sie mir zwei Bemerkungen:

Es wurde kürzlich an einer Tagung von Agglomerationsvertretern der Lösungsvorschlag gemacht, dass für die Agglomeration Konferenzen geschaffen werden, die aus den Gemeindepräsidenten der Agglomerationsgemeinden bestehen sollten. Hier habe ich sehr grosse Zweifel, ob das für Zürich das richtige Gremium wäre. Leider hat es der Verfassungsrat verpasst – Carmen Walker hat sich dafür mit einem Modell eingesetzt, das nicht mehrheitsfähig war –, für die Agglomerationsprobleme auch die notwendigen strukturellen Lösungen in Bezug auf die Gemeindeautonomie und die mittlere Ebene zu schaffen. Das bedaure ich sehr, denn ich glaube nicht, dass wir die Agglomerationsprobleme mit der heutigen Konstellation einer Kernstadt und etwa 100 oder noch mehr kleinen Nachbargemeinden in dieser Art und Weise lösen können. Solange wir nicht grenzüberschreitend auch Nutzungsplanungen und Verkehrspolitik machen können, bleibt das nur ein Stückwerk.

Regierungsrätin Rita Fuhrer: Um über Agglomerationsverkehr – und ich spreche jetzt bewusst davon – zu sprechen, ist es auch wichtig, den Begriff zu klären. Der Bund verwendet Agglomeration überhaupt sehr unterschiedlich; das trägt kaum dazu bei, dass etwas in dieser Agglomerationspolitik klarer wird. Mit Bezug auf den Wirtschaftsraum Zürich, der neben dem ganzen Kantonsgebiet auch die Gebiete in den Nachbarkantonen und Süddeutschland umfasst, da diese ja eine enge

verkehrliche Beziehung mit unserem Kanton unterhalten, definiert beispielsweise das Bundesamt für Statistik etwa ein Dutzend Agglomerationen. Diese statistische Aufteilung ist nicht sinnvoll, wenn es um die Bewältigung zukünftiger Aufgaben geht, auch Aufgaben der Raum- und Verkehrsentwicklung im Wirtschaftsraum. Um diese Aufgaben richtig anpacken zu können, muss die Aufmerksamkeit vor allem jenen Räumen gelten, die dicht besiedelt sind – wie das hier drin auch schon gesagt wurde – und als Zielort für das weitere Umfeld dienen, weil sie viele Arbeitsplätze und Einkaufs- und Freizeiteinrichtungen aufweisen. Es ist davon auszugehen, dass zwischen 55 und 60 Prozent der Bevölkerung und rund 75 Prozent der Arbeitsplätze des Kantons sich in den beiden Städten Zürich und Winterthur und in den Regionen Glatttal und Limmattal konzentrieren werden. Das Ziel der Agglomerationspolitik des Kantons Zürich muss es sein, in diesen Gebieten die Erschliessung zu verbessern und höhere Wohnanteile zu fördern. Natürlich sind auch die wirtschaftliche Zusammenarbeit – unter den Gemeinden beispielsweise – und Kultur Themen der Agglomerationspolitik.

Im Moment allerdings konzentriert sich der Bund auf die Verkehrsfragen. Deshalb haben wir hier auch besondere Leistungen zu erbringen. In den Verkehrsfragen hat der Kanton eine besondere Verantwortung, weil er auch für die Finanzierung gerade stehen muss. In den Agglomerationen wird mit der Zusammenarbeit der verschiedenen Direktionen des Kantons das Thema auch regional ganzheitlich angegangen, was wir unterstützen und auch richtig finden. Die Arbeiten zur Gesamtverkehrskonzeption haben sich zuerst mit den übergeordneten Verkehrsträgern befasst. Mit den Projekten «Bahnperspektiven» um den Wirtschaftsraum Zürich und «Strategie Hochleistungsstrassen» verfügen wir nun über gute Grundlagen. Erste Realisierungsschritte sind im Gang. Für den neuen Durchgangsbahnhof sind Vorinvestitionen getätigt und die Projektierung für den Ausbau der Nordumfahrung von Zürich läuft. Diese Strategien sind auch wichtig für den Positionsbezug des Kantons in der Sachplanung Verkehr des Bundes. Und als Ergänzung zu den Strategien für die übergeordneten Verkehrsnetze fehlen noch die regionalen Verkehrsgrundsätze, die auf regionaler Stufe die bestmögliche Koordination der untergeordneten Verkehrssysteme sicherstellen. Eine besondere Herausforderung sind vor allem die Verkehrsnetze der Städte Zürich und Winterthur sowie diejenigen der Regionen Glatttal und Limmattal.

Nun zu den Neuerungen seit der Beantwortung der Interpellation: Die verfassungsmässige Grundlage für die Mitfinanzierung des Agglomerationsverkehrs durch den Bund ist mit der Volksabstimmung zur NFA am 28. November 2004 geschaffen worden. Gemäss dem Stand der Beratungen in den parlamentarischen Kommissionen sollen nun mit Hochdruck die gesetzlichen Grundlagen für einen Infrastrukturfonds geschaffen werden. Der Bundesrat hatte grundsätzlich drei Varianten ausgearbeitet, wobei nun nur die Variante 1, Infrastrukturfonds Agglomerationsverkehr, Hauptstrassen, Fertigstellung und Engpassbeseitigung Nationalstrassen, und die Variante 3, der Härtefallfonds, weiterbearbeitet werden. Das Bundesamt für Raumentwicklung geht davon aus, dass in der ersten Phase ein Härtefallfonds eingerichtet wird, welcher in der Zeit von 2007 bis 2011 über einen Beitrag von 2 Milliarden Franken verfügen wird, und zwar für dringliche und schwer finanzierbare Infrastrukturen beim Agglomerationsverkehr, bei Hauptstrassen, in den Randregionen und für Nationalstrassen. Sie sehen also, es beschränkt sich auf Verkehrsfragen.

Der Fahrplan des Regierungsrates bezüglich des Agglomerationsverkehrs sieht folgende Ecktermine vor: Die Strategie Agglomerationsverkehr ist Ende Oktober 2004 durch den Regierungsrat beschlossen worden. Es folgt der Abschluss der regionalen Verkehrskonzepte bis Frühjahr 2005, danach die Zusammenfassung zu einem «Agglomerationsprogramm Kanton Zürich» mit Realisierungs- und Finanzplan für die prioritären Massnahmen bis Ende 2005. Die regionalen Verkehrskonzepte werden den Schlussstein der Gesamtverkehrskonzeption bilden. Die zentrale Voraussetzung für die Umsetzung wird das Finanzierungssystem bilden, wobei der Handlungsbedarf bei der Strassenfinanzierung im Regierungsrat erkannt ist.

Ich danke Ihnen deshalb für die Unterstützung der ganzen Thematik Agglomerationspolitik.

Ratspräsidentin Emy Lalli: Die Interpellantin hat ihre Erklärung zur Antwort des Regierungsrates abgegeben.

Das Geschäft ist erledigt.

Erklärung der CVP-Fraktion zur CO₂-Politik des Regierungsrates

Willy Germann (CVP, Winterthur): Die CVP-Fraktion begrüsst die Stellungnahme des Regierungsrates zu einer CO₂-Abgabe. Diese Stellungnahme ist ehrlich und konsequent. Ehrlich deswegen, weil nur die Variante 1 des Bundesrates eine ausreichende Lenkungswirkung hätte. Es wäre eine Lenkungsmassnahme, die eine zusätzliche Verkehrsinfrastruktur in den verkehrsgeplagten Agglomerationen dringend ergänzen müsste. Eine wirksame, für die Wirtschaft berechenbare CO₂-Abgabe könnte allenfalls gestaffelt eingeführt werden.

Konsequent ist die Stellungnahme darum, weil der Regierungsrat trotz der bisherigen Massnahmen im Gebäudebereich an die Grenzen kantonaler CO₂-Politik stösst. Der Kanton Zürich ist dringend auf griffige Massnahmen des Bundes angewiesen, um die Ziele des CO₂-Gesetzes und des Klimaprotokolls von Kyoto zu erfüllen.

Für die CVP-Fraktion stehen in der Umweltpolitik staatsquotenneutrale Massnahmen im Vordergrund. Weil die Nettoerträge einer CO₂-Abgabe nach Variante 1 proportional zur AHV-Lohnsumme an die Wirtschaft sowie pro Kopf an die Bevölkerung zurückerstattet werden, sind von einer griffigen CO₂-Abgabe laut Variante 1 mittelfristig nur Vorteile zu erwarten. Nachhaltig produzierende Firmen und umweltbewusste Familien profitieren am meisten von einer solchen Rückerstattung. Dem Staat und künftigen Generationen werden überdies weniger Umweltbelastungen aufgebürdet.

Erklärung der SVP-Fraktion zum Gefängnis Winterthur

René Isler (SVP, Winterthur): Mitte letzte Woche war vom Justizvollzug und auch von hiesigen Medien zu erfahren, dass das Gefängnis Winterthur wieder zum Vollbetrieb hochgefahren wird. Somit steht das Gefängnis Winterthur wieder dort, wo es vor knapp 16 Monaten bereits einmal gestanden ist, bravo!

Dieser Leerlauf zeigt unserem Souverän einmal mehr, wie auf dessen Buckel Unmengen Geld zum Fenster hinausgeworfen wird. Was von allem Anfang an mit etwas Verstand hätte vorausgesehen werden können, wurde getreu dem Motto «die Obrigkeit der Regierung hat immer Recht» bis zum Exzess durchgezogen. Dass dieser vorsätzliche, untaugliche und Steuergeld verschleudernde Irrsinn auch noch von der

Mehrheit der Regierung mitgetragen wird, macht diesen Skandal weder für das betroffene Personal noch für die Steuerzahlenden erträglicher.

Die SVP hat mit Vorstössen und Erklärungen rechtzeitig vor dieser absurden und absehbaren Entwicklung gewarnt. Während vor gut einem Jahr 16 langjährigen und mit grossem Wissen und Können versehenen Mitarbeitern gekündigt worden ist, sieht sich die Gefängnisverwaltung nun wieder gezwungen, 13 neue Mitarbeitende zu suchen, zu evaluieren und entsprechend auszubilden, und das zu einem Zeitpunkt, wo es immer noch ehemalige Angestellte gibt, die auf Grund ihres vorgerückten Alters weiterhin auf Stellensuche sind.

Die SVP stellt erneut fest, wie weltfremd und absolut verständnislos unsere Regierung handeln kann, ohne dass sie sich auch nur einmal den daraus resultierenden Folgen stellen muss. Auf der Strecke bleiben einmal mehr die rechtschaffenen Steuerzahler und vor allem auch die ehemaligen Angestellten des Gefängnisses Winterthur.

Erklärung der CVP-Fraktion zum Verfassungslauf

Urs Hany (CVP, Niederhasli): In Fraktions- und persönlichen Erklärungen wurde in diesem Rathaus auf den Verfassungslauf 2005 aufmerksam gemacht. Dabei wurde auch behauptet, der Zürcher Kantonalverband für Sport (ZKS) dürfe sich nicht für den Sportartikel 121 in der neuen Kantonsverfassung engagieren. Dieser lautet: «Kanton und Gemeinden fördern den Sport.»

Und von Missbrauch war die Rede. Dass davon nicht die Rede sein kann, muss jeder feststellen, der die Akten kennt. Dazu nun zwei Bemerkungen.

Erstens: Dass ein Sportverband sich im UNO-Jahr des Sportes nicht für sein Kerngeschäft, also den Sport, einsetzen und eigenverantwortlich handeln darf, war für uns neu und für den ZKS-Präsidenten nicht ganz verständlich. Denn als loyaler Vereinspräsident und Mitglied der grössten Partei in diesem Rat befolgte er einstimmige ZKS-Vorstandsbeschlüsse, dies umso mehr, als der ZKS offenbar bereits seit drei Jahren für diesen Sportartikel in der neuen Kantonsverfassung kämpft, und zwar sehr erfolgreich. Obwohl der Sportartikel-Antrag nicht aus der SVP-Verfassungratsfraktion kam, fand er auch bei bestandenen SVP-Verfassungsräten, wie zum Beispiel Alt-Stadtrat Kurt Egloff, grösste Sympathie. Ja, Kurt Egloff muss offenbar geradezu eine sportliche Kampfreden gehalten haben, dass 78 von 100 Verfassungsräten für den

Minderheitsantrag stimmten. Dagegen waren nur drei Stimmen, wie Sie den Verfassungsratsprotokollen entnehmen können.

Zweitens: Die auch positive Werbung in diesem Rat für den Verfassungsrat 2005 von Bezirk zu Bezirk hat die CVP offenbar als erste Kantonalpartei bewogen, selber eine Laufstrecke zu sponsern. Die übrigen Laufstrecken werden offenbar von innovativen Zürcher KMU, die sich ebenfalls für die neue Kantonsverfassung einsetzen, finanziell unterstützt. Nach der dritten Verfassungslauf-Etappe nach Hinwil zum Thema «Jodel und Tracht zum Verfassungslauf» haben wir uns für den siebten Verfassungslauf zum Thema «Wirtschaft und Fabrikationsstandort Schweiz» beworben. Weil der Sport aber mit Fairness zu tun hat, möchten wir dieses Sportereignis im UNO-Jahr des Sportes nicht nur für uns und unseren Regierungsratskandidaten Hans Hollenstein beanspruchen, im Gegenteil. Wir öffnen ihn für die Konkurrenz und laden auch alle andern Regierungsratskandidaten und alle Ratskolleginnen und Ratskollegen herzlich ein, sich am 11. Februar 2005 von Dietikon nach Dielsdorf zu messen. Diese 27 Kilometer können in sechs Minuten Laufdurchschnitt oder per Velo zurückgelegt werden. Da Konkurrenz das Geschäft belebt, erwarten wir zahlreiche Anmeldungen für diese offene Laufstrecke. Wir wünschen für die schwierige fünfte Verfassungslaufstrecke vom kommenden Freitag unter der Leitung unseres Ratskollegen und Streckenchefs Thomas Heiniger einen erfolgreichen Lauf von Meilen nach Horgen, Adliswil, über die Felsegg nach Affoltern bis nach Hedingen zu einem bekannten grossen KMU-Betrieb.

Persönliche Erklärung von Ralf Margreiter, Zürich, zur CO₂-Politik des Regierungsrates

Ralf Margreiter (Grüne, Zürich): Wie wir schon in einer Medienmitteilung verkündet haben, haben auch die Grünen mit Freude auf die CO₂-Stellungnahme des Regierungsrates reagiert. Wir freuen uns auch, dass ausgerechnet aus der CVP die Unterstützung für diese Version kommt. Wir haben uns gefreut über die breite Unterstützung für diese Stellungnahme anlässlich des dringlichen Postulates aus unserer Fraktion von Jürg Stünzi und Natalie Vieli. Da wir nun nicht wissen, was auf Bundesebene denn wirklich geschieht, und um dieser Regierung wie auch allen Fraktionen hier Gelegenheit zu geben, sich im Hinblick auf eine Ökologisierung von Wirtschaft und Gesellschaft den Tatbeweis zu er-

bringen, reichen wir eine Motion ein, die Lenkungsabgaben auf sämtlichen nicht erneuerbaren Energien im Kanton Zürich vorschlägt. Sollte also auf Bundesebene nicht gelingen, was zu gelingen hätte, dann haben wir es hier in der Hand, wenigstens für den Kanton das zu tun.

Wir freuen uns, auch die CVP dann dereinst im Boot ökologischer Politik begrüßen zu dürfen.

Ratspräsidentin Emy Lalli: Gibt es weitere persönliche oder Fraktionserklärungen? (*Heiterkeit.*) Das ist nicht der Fall. Ich schalte hier die Pause ein.

6. Unternehmensnachfolge

Postulat Elisabeth Derisiotis-Scherrer (SP, Zollikon) und Regula Götsch Neukom (SP, Kloten) vom 14. April 2003

KR-Nr. 122/2003, RRB-Nr. 1034/16. Juli 2003 (Stellungnahme)

Das Postulat hat folgenden Wortlaut:

Der Regierungsrat wird gebeten, einen Bericht zur Situation der Unternehmensnachfolge im Kanton Zürich vorzulegen. Der Bericht soll sowohl retrospektiv als auch zukunftsgerichtet folgende Fragen beantworten:

- Wie viele Klein- und Mittelunternehmen (KMU) stehen vor dem Problem der Unternehmensnachfolge?
- Wie viele dieser Nachfolgen sind gefährdet, und aus welchen Gründen?
- Wie viele Arbeitsplätze sind durch gescheiterte Nachfolgen gefährdet respektive gingen verloren?
- Welche Unterstützung können KMU in Anspruch nehmen, die vor dem Problem der Unternehmensnachfolge stehen?

Im Weiteren soll der Regierungsrat darlegen, wie er das Problem der Unternehmensnachfolge bei den KMU einschätzt.

Begründung:

Es ist heutzutage nicht mehr selbstverständlich, dass Kinder das Unternehmen der Eltern weiterführen wollen und/oder können. Daher stellt sich in zunehmendem Mass die Frage, wie die Nachfolge in einem Un-

ternehmen geregelt wird, wenn der bisherige Inhaber sich zur Ruhe setzen will oder plötzlich ausfällt.

Untersuchungen im benachbarten Ausland haben gezeigt, dass durch gescheiterte Unternehmensnachfolgen Arbeitsplätze in einem nicht zu unterschätzenden Ausmass verloren gehen. Wir sind deshalb der Meinung, dass sich auch die Zürcher Regierung und mit ihr die Zürcher Wirtschaftsförderung mit diesem Problem beschäftigen muss.

Der *Regierungsrat* nimmt auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion wie folgt Stellung:

Das wirtschaftliche Geschehen ist geprägt von stetem Wandel. Bedürfnisse entstehen und vergehen, Unternehmungen wachsen und bauen ab, neue Betriebe werden gegründet und andere stellen ihre Tätigkeit ein, sei es wegen abnehmender Nachfrage, neuer Angebote, fehlender Mittel oder ungelöster Nachfolge. Im Kanton Zürich müssen in den nächsten fünf Jahren schätzungsweise zwischen 15 und 20 Prozent der KMU die Nachfolge regeln. Dies sind rund 10 000 Unternehmungen mit 75000 Beschäftigten. Diese grosse Zahl ist auf die rege Gründertätigkeit in den Fünfziger- und Sechzigerjahren zurückzuführen. Wenn die Nachfolge bei rund 20 Prozent oder 2000 Unternehmungen im Kanton Zürich scheitern würde, hätte dies eine entsprechende Zahl von Betriebsschliessungen zur Folge. Ein Scheitern der Nachfolge ist dann möglich, wenn das Problem hinausgeschoben, zu lange auf eine familieninterne Lösung gehofft oder nicht rechtzeitig eine mögliche Nachfolgerin oder ein möglicher Nachfolger in die unternehmerische Verantwortung aufgenommen wird.

Das Nachfolgeproblem ist volkswirtschaftlich bedeutsam, weil dadurch zahlreiche Arbeitsplätze und auf mittlere Frist die mittelständische Wirtschaftsstruktur gefährdet ist. Es ist deshalb richtig, dass die Frage angegangen wird und Lösungen aufgezeigt werden. Im Rahmen der wirtschaftspolitischen Zusammenarbeit mit Baden-Württemberg wird die Volkswirtschaftsdirektion im Herbst dieses Jahres die Nachfolgeregelung in KMU zum Thema einer gemeinsamen Tagung machen und damit dazu beitragen, die Diskussion anzustossen.

Die meisten Hindernisse für zeitgerechte Nachfolgeregelungen sind allerdings nicht staatlicher Art. Neben persönlichen Gründen stehen oft Finanzierungsschwierigkeiten im Vordergrund. Aus diesem Grunde und auch aus ordnungspolitischen Überlegungen ist die Lösung des Prob-

lems deshalb in erster Linie Aufgabe der Wirtschaft. Berufs- und Branchenverbände können dabei unterstützen. Privatwirtschaftliche Beratungsangebote, die im Einzelfall konkrete Lösungen erarbeiten können, gibt es genügend. Nützlich im Einzelfall kann auch die Tatsache sein, dass viele Grossbetriebe von ihren Zulieferern klare Nachfolgeregeln verlangen, oder dass die im Jahr 2006 in Kraft tretenden Kreditvergaberegeln des Basler Ausschusses für Bankenaufsicht (Basel II) als eines der vier Hauptkriterien eine geregelte Nachfolge fordern. Diese neuen Eigenkapitalrichtlinien für Banken sehen eine Abkehr von der pauschalen Bewertung der Kreditrisiken hin zu einer die Bonität des Kreditnehmers stärker berücksichtigende Kreditvergabe vor.

Auch wenn der Staat ein Interesse am Fortbestand einer mittelständischen Wirtschaftsstruktur mit stabilen, wertschöpfungsstarken wirtschaftlichen Verhältnissen wie auch zahlungsfähigen und verantwortungsvollen Arbeitgebern hat, muss er sich mit Eingriffen in das wirtschaftliche Geschehen zurückhalten. Der Staat soll gute Rahmenbedingungen für unternehmerisches Handeln schaffen und sicherstellen, dass Unternehmensnachfolgen in KMU nicht durch steuerliche Belastungen oder andere Interventionen erschwert werden. Einen gewissen Beitrag leisten kann auch der KMU-Dienst des Amtes für Wirtschaft und Arbeit (AWA), der auf die Nachfolgeproblematik aufmerksam machen kann, dann jedoch rasch an Wirtschaftsverbände, Finanzierungsinstitute oder Berater verweisen muss. Wünschbar ist auch, dass Universitäten und Fachhochschulen in Forschung und Weiterbildung vermehrte Beiträge leisten. Weiter gehende Massnahmen sind nicht nötig und angesichts des Sanierungsprogramms 04 aus finanziellen Gründen auch nicht möglich.

Der Regierungsrat beantragt deshalb dem Kantonsrat, das Postulat KR-Nr. 122/2003 nicht zu überweisen.

Elisabeth Derisiotis-Scherrer (SP, Zollikon): Im April 2003 hatten wir unser Postulat eingereicht, welches einen Bericht zur Situation der Unternehmensnachfolge verlangte, der insbesondere die von uns aufgeworfenen Fragen beantworten sollte.

In seiner Antwort auf unser Postulat ging der Regierungsrat äusserst kurz auf die von uns gestellten Fragen ein und beantragte gleichzeitig, das Postulat nicht zu überweisen, also keinen Bericht zu verfassen.

Mit Erstaunen nahmen wir dann von einem ausführlichen Bericht des AWA Kenntnis, der kurz darauf, nämlich im September 2003, publiziert wurde und sowohl die betriebswirtschaftlichen Aspekte als auch die volkswirtschaftliche Bedeutung der Unternehmensnachfolge ausführlich aufzeigt. Dieser Bericht beantwortet die von uns gestellten Fragen ausführlich und damit ist das Anliegen unseres Postulates, nämlich die Berichterstattung, erfüllt. Weshalb nicht bereits in der Postulatsantwort auf diesen in Arbeit stehenden Bericht hingewiesen wurde, verstehen wir allerdings nicht.

Wir ziehen das Postulat heute zurück, werden uns aber selbstverständlich weiter mit dem Thema beschäftigen und die Entwicklung beobachten. Insbesondere werden wir die im Bericht des AWA erwähnten Empfehlungen für den Kanton Zürich genauer ansehen und gegebenenfalls dazu konkrete Massnahmen fordern.

Ratspräsidentin Emy Lalli: Elisabeth Derisiotis hat das Postulat 122/2003 zurückgezogen.

Das Geschäft ist erledigt.

7. Gratisbenutzung des öffentlichen Verkehrs bei Ozonlagen

Motion Jürg Stünzi (Grüne, Küsnacht), Esther Hildebrand (Grüne, Illnau-Effretikon) und Heidi Bucher-Steinegger (Grüne, Zürich) vom 16. Juni 2003

KR-Nr. 162/2003, RRB-Nr. 1479/1. Oktober 2003 (Stellungnahme)

Die Motion hat folgenden Wortlaut:

Der Regierungsrat wird eingeladen, dem Kantonsrat eine Vorlage zu unterbreiten, welche es ermöglicht, bei Ozonlagen im Zürcher ZVV-Gebiet die Gratisbenutzung des öffentlichen Verkehrs (ÖV) anzubieten.

Der Einnahmefall des ZVV, der durch diese Massnahme entsteht, soll durch den Strassenfonds oder eventualiter aus allgemeinen Steuermitteln abgegolten werden.

Begründung:

In den letzten Wochen sind die Ozonwerte im Grossraum Zürich, aber auch in der ganzen Schweiz und in den umliegenden Ländern fast dauerhaft und massiv überschritten worden. Trotz Massnahmenplänen und vielen umgesetzten Massnahmen können die Grenzwerte insbesondere für Ozon an heissen und schönen Sommertagen seit Jahren nicht eingehalten werden.

Hohe Ozonbelastungen sind gesundheitsschädigend für Mensch, Tier und Pflanzen. Insbesondere empfindliche Menschen wie Kleinkinder und ältere Menschen sind durch die Ozonbelastung gesundheitlich bedroht. Hohe Ozonwerte führen auch zu Ernteverlusten in der Landwirtschaft und schädigen das Ökosystem (Wald).

Grundsätzlich sind nur langfristig wirksame Massnahmen zur Reduktion der Vorläufersubstanzen (insbesondere VOC und NO_x) wirksam, um die Schadstoffbelastung zu reduzieren. Die bisherigen Massnahmen greifen nicht genügend, wie die dauernden Grenzwertüberschreitungen belegen.

Zusätzlich müssen deshalb durch kurzfristig wirksame Massnahmen die Ozonspitzen gebrochen werden. Dazu muss die Schadstoffbelastung bei solchen Wetterlagen insbesondere durch die Reduktion des motorisierten Individualverkehrs (MIV) und das Umsteigen auf den öffentlichen Verkehr (ÖV) reduziert werden.

Mit der geforderten Gratisbenutzung wird ein freiwilliger Anreiz geschaffen, an solchen Tagen nach Möglichkeit das Auto stehen zu lassen und den ÖV zu benützen. Der dadurch entstehende Einnahmefall beim ZVV soll grundsätzlich durch den Strassenfonds oder eventualiter aus allgemeinen Steuermitteln abgegolten werden.

Diese Massnahmen sind aus Sicht der Gesamtkosten sinnvoll, da die externen Folgekosten der übermässigen Schadstoffbelastung insbesondere durch das Ozon massiv höher sind als die geforderte Abgeltung des Einnahmefalls beim ZVV.

Der *Regierungsrat* nimmt auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion wie folgt Stellung:

Ozon ist ein sekundärer Schadstoff. Es wird aus den Vorläuferschadstoffen Stickoxid (NO_x) und flüchtige organische Verbindungen (VOC) bei hoher Sonneneinstrahlung und warmen Temperaturen gebildet.

Stickoxide entstehen bei Verbrennungsprozessen in Verkehr, Industrie und Haushalten. Die VOC gelangen durch Verdunstung von Treibstoffen und als Lösemittel oder Treibgas in die Umwelt. Zu den akuten Auswirkungen einer hohen Ozonbelastung zählen insbesondere Reizungen der Schleimhäute, Einschränkungen der Lungenfunktion und Entzündungen der Atemwege. Besonders betroffen sind Personen, die an Asthma und Allergien leiden.

Die Ozonbelastung in der Schweiz ist gekennzeichnet durch häufiges Überschreiten des Immissionsgrenzwertes zwischen Frühling und Herbst. Sie kann nur gesenkt werden, indem der Ausstoss der Vorläufersubstanzen vermindert wird. In den vergangenen 15 Jahren wurden auf verschiedenen Ebenen Massnahmen umgesetzt, wie die Einführung einer VOC-Lenkungsabgabe, die Rückführung von Benzindämpfen an Tankstellen, eine Verschärfung der Abgasnormen für Motorfahrzeuge und die Einführung einer leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe, mit denen eine Verminderung des Ausstosses der Vorläufersubstanzen um 40 bis 50 Prozent erreicht werden konnte. Damit ist es zwar gelungen, die höchsten Ozonbelastungsspitzen zu brechen. Die mittlere Ozonbelastung hat sich aber kaum verringert. Um Grenzwertüberschreitungen beim Ozon dauerhaft zu vermeiden, sind weitere deutliche Reduktionen bei den Vorläuferschadstoffen notwendig.

Die Frage von Sofortmassnahmen bei hohen Ozonbelastungen wurde schon wiederholt geprüft. Es wurde festgestellt, dass kurzfristige und lokale Massnahmen die Gesamtbelastung nur wenig beeinflussen, weil die Ozonkonzentration nicht nur von der lokalen Produktion, sondern auch von Luftmassentransporten aus anderen Regionen und dem Ausland abhängig ist.

Bei einem Gratisangebot des öffentlichen Verkehrs bei Ozonlagen ist davon auszugehen, dass die Nachfrage an den betreffenden Tagen um 10 bis höchstens 50 Prozent zunimmt. Die Nachfragesteigerung würde aber nur zum Teil durch Umsteigen vom motorisierten Individualverkehr auf den öffentlichen Verkehr erzielt. Zum andern würde die Mobilitätsnachfrage durch die Möglichkeit der Gratisbenutzung des öffentlichen Verkehrs generell ansteigen.

Die Wirkung eines Gratisangebots des öffentlichen Verkehrs bei Ozonlagen wäre, selbst wenn es voll umgesetzt werden könnte, beschränkt. Sollte dank einer solchen Massnahme auf 10 bis 50 Prozent der Personenwagenfahrten verzichtet werden, wäre an den entsprechenden Ta-

gen eine Verminderung der Ozonkonzentration in der Grössenordnung von lediglich 1 bis 5 Prozent zu erwarten. Das würde nicht ausreichen, um eine spürbare und vor allem dauerhafte Verringerung der Ozonbelastung zu bewirken.

Der zu erwartenden Nachfragesteigerung müsste ein entsprechendes Angebot gegenüberstehen. Mit dem bestehenden Rollmaterial von S-Bahn, Tram und Bussen könnte diese Steigerung in den Hauptverkehrszeiten kaum mehr verkraftet werden. Die Fahrgastwechselzeiten auf den Stationen würden sich zudem so stark erhöhen, dass ab einem gewissen Punkt der Fahrplan zusammenbrechen würde. Bei dieser Ausgangslage hätte die Einführung der Sofortmassnahme aus Kundensicht vor allem Nachteile zur Folge.

Auf der betrieblichen Seite wäre mit grossen logistischen Problemen zu rechnen. Da die Ozonbelastungen von Tag zu Tag schwanken, könnte das Zusatzangebot nur kurzfristig bestellt und bereitgestellt werden. Das hoch komplexe Verkehrssystem würde einer zusätzlichen Belastungsprobe unterworfen, vor allem in zentralen Knotenpunkten wie dem Hauptbahnhof Zürich. Ein Angebotsausbau an einzelnen Tagen würde zusätzliches ausgebildetes Personal bedingen, das kurzfristig nicht zur Verfügung steht. Wegen der Kurzfristigkeit der Massnahme müsste ein effizientes Kommunikationssystem entwickelt werden, das Personal, Kundinnen und Kunden rechtzeitig erreicht. Das bedingt eine breite Abdeckung über alle aktuellen Medien, was entsprechend hohe Kosten verursachen würde.

Die Tarifauffälle bei den Einzeltickets, Tageskarten, Mehrfahrtenkarten und Tageswahlkarten dürften rund Fr. 400'000 pro Tag betragen. Für die Zusatznachfrage von 10 bis 50 Prozent sind Kosten aus Einnahmenanteilen, die an die SBB AG zu leisten wären, von Fr. 50'000 bis 250'000 pro Tag zu veranschlagen. Im Sinne der Gleichbehandlung müsste den Inhaberinnen und Inhabern von Abonnementen eine Kompensationsmöglichkeit angeboten werden (Verlängerung um den entsprechenden Tag, Abgabe oder Abholen eines Gutscheins usw.), was mit Kosten bzw. Einnahmefällen von mindestens Fr. 850'000 pro Tag verbunden wäre. Die Gesamtkosten würden sich somit auf 1,3 bis 1,55 Mio. Franken pro Tag belaufen. Nicht darin enthalten sind die Zusatzkosten u. a. für die Administration (Herstellung und Verteilung der Gutscheine bzw. Verlängerung der Abonnemente usw.), Kommunikation, Zusatzpersonal und Zusatzrollmaterial.

Die von der Motion geforderte Abgeltung des Einnahmenausfalls beim ZVV durch den Strassenfonds würde eine Änderung des Strassengesetzes bedingen. Eine solche Änderung ist angesichts der äusserst knappen Mittel dieses Fonds, der Aufgaben im gesamten öffentlichen Interesse finanziert, und unter Berücksichtigung des Verzichts auf eine Neuordnung der Strassenfinanzierung als Folge des Sanierungsprogramms 04 nicht zu verantworten. Eine Finanzierung aus allgemeinen Steuermitteln ist angesichts der beschriebenen Schwierigkeiten und der vergleichsweise geringen Auswirkungen auf die gesamte Ozonbelastung nicht zu rechtfertigen. Eine Verminderung der Ozonbelastung ist neben anderen Massnahmen vielmehr durch eine mittel- und langfristig wirksame Nachfragesteigerung im öffentlichen Verkehr und die entsprechenden Angebotsausbauten zu fördern (vgl. Vorlage 3997a).

Aus diesen Gründen beantragt der Regierungsrat dem Kantonsrat, die Motion KR-Nr. 162/2003 nicht zu überweisen.

Jürg Stünzi (Grüne, Küssnacht): Selbstverständlich habe auch ich festgestellt, welch kalter Wind einem heute entgegenbläst und ich bin wenig enthusiastisch, dass es dieser Vorlage hier drinnen sehr viel besser ergehen wird.

Es braucht schon etwas Fantasie, sich an den hitzigen Sommer 2003 zurückzuerinnern. Damals wurde ich aus berufenem Munde freundlich und in präsidialer Väterlichkeit darauf hingewiesen, dass ich froh sein sollte, in diesem Ratsaal zu sein. Hier hätten wir jedenfalls keine hohen Ozonwerte. Wenn Ihnen das Klimapolitik genug ist, kann Ihnen auch der Rest der Ozon-Debatte egal sein, nicht wie zum Beispiel der Konferenz der Baudirektoren Ost, die dazu verlauten liess, der heisse Sommer 2003 zeigte während langer Zeit bedenkliche Werte für die Luftqualität. Die Grenzwerte für Ozon, Stickoxid oder Feinstaub wurden überschritten. Trotz grossen Anstrengungen und messbaren Erfolgen in der Vergangenheit sind weitere Massnahmen zur Verbesserung der Luftqualität nötig.

Weil die Luft nicht an der Kantons- oder Landesgrenze Halt macht, ist gemeinsames Handeln nötig. Auf Antrag der Ostschweizer Umweltschutzämter befasste sich die Konferenz mit der gemeinsamen Massnahmenplanung. Einig war man sich, dass Handlungsbedarf besteht und dass eine der Hauptquellen der Verkehr ist. Politisch sind allerdings Massnahmen zur Besserung der Luftqualität momentan schwer durch-

setzbar. Trotzdem beauftragten die Regierungsvertreter die Ämter für Umweltschutz, konkrete Vorschläge auszuarbeiten, und beschlossen, sofort fallspezifische Massnahmen vorzusehen und anzuordnen. Die Massnahmenevaluation könnte dann wie folgt ablaufen:

Ein Expertenkreis legt zuerst die Stirn in Falten und legt dann den ganzen Katalog von Massnahmen wieder auf den Tisch, darunter auch unterschiedlich radikale Vorschläge zur Verschiebung des «Modal-Splits», zur Förderung des öffentlichen Verkehrs an Stelle des Autoverkehrs. Die Regierung erhält dann davon eine Powerpoint-Präsentation und fragt sich: «Was tun?», oder genauer: «Zu welchen Massnahmen haben wir den Mut?». Und siehe da, es wird zur bewährten Formel der Verkehrspolitik kommen, «Was nützt, geht nicht, was geht, nützt nichts.».

Nun, liebe Regierung, wir haben Ihnen einen Steilpass zugespielt und ich gebe zu, dass die Ballannahme nicht ganz einfach ist, vor allem, wenn man gar nicht will. Liebe Kolleginnen und Kollegen, bringen Sie die Regierung etwas in Bewegung und überweisen Sie unsere Motion! Selbst in Italien hat man heute schon den Mut, drastische Massnahmen zu ergreifen, um die Städte vor dem individuellen motorisierten Verkehr etwas zu schützen – wenigstens in den sommerlichen Wochen höchster Luftbelastung. Solche Verbote sind natürlich wenig charmant, deshalb wären ja eben Anreizmassnahmen viel reizender, zum Beispiel an heissen Sommertagen statt ins Auto in ein Gratistram einzusteigen.

Willy Germann (CVP, Winterthur): Ich bitte Sie, die Motion abzulehnen. Mit kostenlosem ÖV helfen Sie weder der Luft noch dem ÖV noch der überlasteten Strasseninfrastruktur noch den Grünen. Diese Motion muss leider als ziemlich populistisch abgetan werden. Eine Stufe populistischer wäre sie noch, wenn für alle ÖV-Benutzer bei Ozonlage eine Gratisglace abgegeben würde – zu Lasten des Strassenfonds oder der Steuerzahler, versteht sich.

Was wäre die Folge eines kostenlosen ÖV? Das gleiche Ausverkaufsverhalten oder Aktionsverhalten, wie es Konsumenten eben gerne pflügen. Um ja nichts Kostenloses zu verpassen, würden Leute den ÖV benützen, die ihn sonst gar nicht benützen würden, um ja nichts zu verpassen. Also noch mehr Stehende in den überfüllten Zügen, noch grösserer Mangel an Rollmaterial und spätestens nach dem zweiten Tag überhaupt nicht weniger Strassenverkehr. Ausser dem Langsamverkehr

darf Verkehr nicht billig sein, schon gar nicht gratis. Auch der ÖV nicht. Auch dieser verbraucht Fremdenergie. Der ÖV – und das ist jetzt ganz wichtig – darf gegenüber dem motorisierten Individualverkehr aber nicht zu teuer sein, und da liegt das Problem. Die Kosten des ÖV sind ungefähr mit der Teuerung gestiegen, die Kosten für den Individualverkehr aber bei weitem nicht. Die Kostenschere ist zu Gunsten des motorisierten Individualverkehrs aufgegangen. Treibstoff ist zu billig. Hier müsste der Hebel angesetzt werden und nicht bei Gratisaktionen.

Othmar Kern (SVP, Bülach): Es ist doch völlig daneben zu meinen, der Kanton Zürich könne allein etwas gegen eine zu hohe Ozonbelastung unternehmen. Es sollte doch auch den Motionären bekannt sein: Luftschadstoffe werden mit den Luftströmungen über weite Strecken verfrachtet und Luftströmungen machen vor den Grenzen unseres Kantons nicht Halt. Schadstoffe werden nicht nur durch den motorisierten Individualverkehr produziert, sondern vor allem auch in sehr starkem Masse durch Naturereignisse, bei denen der Mensch nichts dafür kann. Ich denke da vor allem an die vielen Vulkanausbrüche, bei denen sehr grosse Mengen von Schadstoffen in die Atmosphäre gelangen, die dann wiederum um den ganzen Erdball verteilt werden. Oder vergessen wir die vielen Waldbrände nicht, die auf der Erde immer wieder vorkommen, teils verursacht durch menschliches Dazutun, teils auf unerklärliche Weise. Aber auch solche Vorkommnisse können wir mit einem solchen Vorstoss nicht verhindern.

Nun zur Forderung der Motionäre, an Tagen mit hoher Ozonbelastung solle die Benützung des öffentlichen Verkehrs gratis sein: Diese Forderung ist völlig absurd und – ich möchte sogar behaupten – gar nicht durchführbar. Auch die Forderung, die Kosten, die daraus entstehen, dem Strassenfonds zu belasten oder mit Steuergeldern zu berappen, finde ich völlig daneben. Auch wäre es gar nicht möglich, mit dem bestehenden Rollmaterial des öffentlichen Verkehrs an solchen Tagen diese Steigerung in den Hauptverkehrszeiten zu verkraften. Käme dann noch dazu, dass ab einem gewissen Punkt der ganze Fahrplan zusammenbrechen würde. Ebenfalls – und das schreibt auch der Regierungsrat in seiner Antwort – wäre mit grossen logistischen Problemen zu rechnen, da ja die Ozonbelastung von Tag zu Tag sehr stark schwankt. Die Motionäre sollten endlich zur Kenntnis nehmen, dass solche Anliegen in die Verantwortung jedes Einzelnen gehören. Das heisst, jeder,

dem es ein Anliegen ist, unsere Luft zu verbessern oder mitzuhelfen, dass die Luftqualität sich nicht mehr verschlechtert, die Kosten für das Umsteigen auf den öffentlichen Verkehr selber zu berappen und nicht immer nur nach dem Staat zu rufen. Auch in dieser Angelegenheit appelliere ich an die Eigenverantwortung jedes Einzelnen.

Ich bitte Sie im Namen der SVP-Fraktion, die Motion abzulehnen.

Rita Bernoulli (FDP, Dübendorf): Wir Freisinnigen sind gegen die Überweisung der Motion, dies aus einem sachlichen, aus einem technischen und aus einem administrativen Grund.

Erstens: Die lokale Ozonkonzentration basiert einerseits auf der Anwesenheit der Vorläufersubstanzen von Ozon, andererseits auf der Sonneneinstrahlung und der Temperatur; so geschehen im Sommer 2003, und aus dieser Zeit stammt dieser Vorstoss. Es ist ja bekannt, dass kurzfristige lokale Massnahmen wie zum Beispiel die Reduktion der Personenwagenfahrten durch Benutzung des öffentlichen Verkehrs nur sehr wenig Einfluss auf die Ozonbildung haben. Die Reduktion von 10 bis 50 Prozent der Personenwagenfahrten vermindern die Ozonwerte um gerade 1 bis 5 Prozent. Die Massnahme ist somit unsachlich.

Zweitens: Es wurde schon gesagt, das öffentliche System ist ein träges System, wenn es darum geht, auf unvorhergesehene Ereignisse zu reagieren. Eine Nachfragesteigerung ist für Anbieter nicht zu bewältigen, weil weder Züge, Trams und Busse noch das Zugspersonal auf Abruf eingestellt werden können. Das Verkehrssystem würde zusammenbrechen.

Drittens: Mit der Massnahme der Gratisbenutzung des ÖV würde eine Ungleichheit gegenüber den steten Benützern entstehen, weil diese durch die Bezahlung der Abonnemente das Eintreten von Unvorhergesehenem schon vorausbezahlt haben. Ihnen, den normalen Abo-Benützern, muss für die betreffenden Tage der übervollen Züge und Busse eine Kompensation geboten werden, was einem riesigen administrativen Aufwand gleichkäme.

Fazit: Die Motion sollte nicht überwiesen werden, weil die geforderte Gratisbenutzung des öffentlichen Verkehrs bei Ozonlagen aus sachlicher, technischer und administrativer Sicht nicht realistisch ist.

Esther Hildebrand (Grüne, Illnau-Effretikon): Vorerst möchte ich meine Interessenbindung bekannt geben: Ich bin Mitglied der Grünen Partei und deshalb an allem interessiert, was eine nachhaltige Entwicklung unseres Planeten günstig beeinflusst. Der Schutz unseres Klimas ist ein wesentlicher Teil einer nachhaltigen Entwicklung. Seit Beginn der Industrialisierung beeinflusst der Mensch durch seine Aktivitäten das Klima derart, dass eine Vermeidung einer menschengemachten Klimaveränderung kaum noch möglich ist. Erhöhte Ozonwerte gehören dazu. Sie sind a priori kein Naturereignis, sondern menschengemacht.

Die Ursache liegt auf der Hand: Ozon ist ein sekundärer Schadstoff. Es wird aus den Vorläufer-Schadstoffen Stickoxid und flüssigen organischen Verbindungen bei hoher Sonneneinstrahlung und warmen Temperaturen gebildet. Stickoxide entstehen bei Verbrennungsprozessen vor allem im Verkehr. Rund 80 Prozent der Treibhausgase der Schweiz entstehen bei der Nutzung fossiler Energien. Im Gegensatz zu allen anderen Branchen hat der motorisierte Individualverkehr in den letzten Jahren wenig an die Reduktion von Stickoxiden und Ozon beigetragen, was ein Armutszeugnis ist. Autos und LKW hätten in den vergangenen Jahren durchaus die Möglichkeit gehabt, einen grösseren Beitrag zu leisten. Allerdings haben die motorisierten Individualbenutzer alles getan, dass dank grösserer Autos und Verkehrszunahme der ganze mögliche Beitrag wieder weggefressen worden ist.

Der Regierungsrat klärt uns detailliert darüber auf, weshalb wir die Motion trotzdem nicht überweisen sollen. Er führt uns unzählige kurzfristige Gründe auf – im technischen und vor allem im administrativen Bereich. Natürlich sind auch die Kosten wie immer ein Grund für die negative Antwort. Pragmatisch gesehen sind wir schlicht nicht dafür eingerichtet, den öffentlichen Verkehr gratis zu benutzen. Das Aufwändige beim ÖV sind Preisveränderungen, weil dann immer Abgrenzungsschwierigkeiten entstehen.

Es ist mir bewusst, dass die Überweisung dieses Vorstosses in diesem kurzfristigen und kurzsichtigen Rat keine Chance haben wird. Ich schlage dem Regierungsrat deshalb eine Alternative vor: Er soll einen Zuschlag auf den Verkehrsausgaben für jeden Tag mit erhöhten Ozonwert erheben. Der Regierungsrat könnte dies per Notrecht und in eigener Kompetenz beschliessen. Das wäre relativ einfach und ohne die befürchteten Administrativkosten zu bewerkstelligen. Diese Lenkungsmassnahme könnte dazu führen, das eigene Verhalten doch noch

zu verändern und auf den ÖV umzusteigen, auch wenn er an diesem Tag nicht ganz gratis sein wird.

Ich bitte Sie, die Motion zu überweisen.

Luzius Rüegg (SVP, Zürich): Laut den Motionären kann die Wissenschaft bezüglich Klimawandel, CO₂, Ozon noch keine gesicherten Prognosen abgeben. Die höheren Ozongrenzwerte an heissen Sommertagen sind aus wissenschaftlichen Erhebungen ein meteorologisches Phänomen und können global nur zum Teil verbessert werden. Anstatt eines ökofaschistischen Alleingangs der Schweiz, wie es sich unsere Grünen wünschen, können nur globale Verbesserungen etwas bewirken. Ein Alleingang der Schweiz bezüglich Klimaschutz nützt laut Mohib Latif, bekanntester Klimaforscher im deutschsprachigen Raum, Professor an der Universität Kiel, nichts, denn die Schweiz kann den Klimawandel nicht stoppen. Selbst wenn wir in der Schweiz keine Treibhausgase mehr ausstossen, würde sich das Klima verändern. Die Schweiz alleine kann die Klimaveränderung nicht beeinflussen, auch mit viel Geld nicht. Schon jetzt sind wir mit unseren strengen Vorschriften unnötigerweise den andern Ländern weit voraus. Der ÖV, der heute zu Spitzenzeiten schon überfüllt und organisatorisch am Anschlag ist, kann überhaupt nicht mehr Personen aufnehmen. Bei Schneefall erleben wir das immer eins zu eins, wenn die Motorfahrzeugfahrer auf den ÖV umsteigen.

Wirtschaftlich nicht tragbar: Der ÖV im Kanton Zürich wird heute schon mit über 300 Millionen Franken subventioniert. Wenn wir so weitermachen, sind wir wirklich in 25 Jahren das Armenhaus Westeuropas.

Der Regierungsrat beantragt die Motion nicht zu überweisen. Auch wir lehnen diese nicht lösbare und wirtschaftsfeindliche Motion ab.

Thomas Weibel (GLP, Horgen): Ich spreche im Namen der EVP-Fraktion mit den Grün-Liberalen dort eingeschlossen.

Die Motion will ja bei Ozonlagen den Ausstoss der Ozon-Vorläuferstoffe senken. Dazu wird die Gratisbenützung des öffentlichen Verkehrs während dieser wenigen Tage verlangt. Der Regierungsrat führt die zu hohen Kosten, die logistischen Probleme seitens des Verkehrsverbundes und eine kaum spürbare Verminderung der Ozonkonzentra-

tion dagegen ins Feld. Mit der letzten Aussage widerspricht sich der Regierungsrat aber selber. In seiner Antwort zur Anfrage 233/2003 schreibt er, ich zitiere: «Dies bedeutet, dass der Verkehr einen wesentlichen Anteil an die Ozonbelastung beiträgt.» Richtigerweise verlangt der Regierungsrat verursachergerechte Bewirtschaftung. Für uns bedeutet dies eine differenzierte Belastung des Strassenverkehrs nach Zeit und Ort. Eine solche – nennen wir sie Sonderabgabe – auf dem Strassenverkehr bei hohen Ozonbelastungen würde die Verursacher motivieren, auf den öffentlichen Verkehr umzusteigen. Die praktische Umsetzung wäre mit Road-Pricing machbar. Mit Nachdruck fordern wir bei Ozonlagen sofort umsetzbare Massnahmen wie Tempobeschränkungen auf Autobahnen, insbesondere für die Umfahrungen von Winterthur und Zürich; diese sind zumindest zu prüfen. Dies bringt weniger Emissionen und somit auch weniger Ozon. Hier können wir konkret etwas beitragen und müssen nicht über den Schadstoffausstoss von Vulkanen lamentieren. Aber vielleicht entwickeln ja Leute von der SVP eine Art Katalysator für Vulkane.

Die Gratisbenützung des öffentlichen Verkehrs ist nicht die ideale Massnahme, aber wir wollen keine Zwangsmassnahmen mit Teilfahrverboten, wie sie beispielsweise in Italien verordnet werden müssen. Wir sind für Anreizmassnahmen, welche die Eigenverantwortung unterstützen. Das ist keine ökofaschistische Haltung, wie sie vorgeworfen wird. Die fast geschlossene Fraktion von EVP und Grün-Liberalen setzt ein Zeichen und stimmt der Überweisung der Motion zu.

Ruedi Lais (SP, Wallisellen): Die Motion stammt von einem Atmosphärenwissenschaftler (*alt-Kantonsrat Martin Bäumle*) und die Analyse ist natürlich völlig richtig gemacht worden. Vermischen wir nicht das Klimaproblem, das CO₂-Problem, wie das Luzius Rüegg gemacht hat, mit dem Problem der Ozonbelastung in stadtnahen Lagen. Ich spreche auch als Bewohner der Gemeinde Wallisellen. Wallisellen ist regelmässig die Messstation mit der höchsten Ozonkonzentration im Kanton Zürich. Interessanterweise ist ja die Ozonkonzentration genau neben den Autobahnen wesentlich tiefer als in den so genannt stadtnahen Höhenlagen. Der Autoverkehr – das ist paradox, es ist geradezu ein Witz – trägt sogar zum Abbau des Ozons bei. Aber eben leider nur direkt an der Autobahn selber. Das eröffnet doch der SVP neue Möglichkeiten zur Bekämpfung des Ozonproblems, möchte man fast sagen.

Die Analyse stimmt also, aber die Methoden, wie man dieses Problem bekämpfen soll, sind sehr verschieden. Die Verantwortung des Einzelnen – gut, das hören wir von der SVP geradezu bei jedem Problem, das weiterhin ungelöst bleiben soll – ist natürlich als Massnahme untauglich, wenn es darum geht, ein Umweltproblem zu lösen. Das Umweltschutzgesetz schreibt in erster Linie Massnahmen an der Quelle vor, und die Quelle des Ozonproblems sind zum grossen Teil die Emissionen aus dem Autoverkehr, also ist dort in erster Linie anzusetzen. Wir teilen natürlich die Ansicht der Regierung, dass ganz engräumige Fahrverbote für einzelne Tage das Problem nicht lösen, aber in diese Richtung müsste man gehen. Man könnte beispielsweise die Geschwindigkeitsbeschränkungen auf den stadtnahen Autobahnen als Problemlösung einmal anschauen. Die Massnahmen an der Quelle wären also das Richtige.

Richtigerweise hat FDP-Sprecherin Rita Bernoulli darauf hingewiesen, dass es eine krasse Ungerechtigkeit gegenüber allen bisherigen ÖV-Benutzern wäre, wenn nun plötzlich neue Leute dazukämen, die fürs Billett nichts bezahlen müssen; das schafft geradezu absurde Zustände im öffentlichen Verkehr.

Nun zu dieser konkreten Motion und der Massnahme, die sie vorschlägt: Die SP-Fraktion kann dieser Motion nicht zustimmen, wenn wir auch die Analyse natürlich teilen und die Bedenken und die Grundhaltung, die dahinter stehen. Ein Verschenken von Mobilität ist ein völlig falscher Ansatz, um das Ozonproblem zu lösen. Einzelne oder sehr viele Einzelne – hier fast alle – schaffen das Problem, und wir sollten uns hier nicht aus Steuermitteln bedienen. Der Strassenfonds hat eine Zweckbindung. An dieser Zweckbindung sollten wir nicht rütteln, sonst ist der Strassenfonds als Ganzes gefährdet. Die SP hat immer gegen Einlagen von Steuermitteln in den Strassenfonds gekämpft mit dem Argument der Zweckbindung; hier müssen wir vorsichtig sein.

Zusammenfassend: Leider können wir dieser konkreten Massnahme nicht zustimmen, bei aller Sympathie für die korrekte Analyse des Problems. Wir fordern die Regierung auf, in zukünftigen Ozonlagen eben gemäss Umweltschutzgesetz Massnahmen an der Quelle durchzusetzen.

Heidi Bucher-Steinegger (Grüne, Zürich): Wir verbitten uns Vergleiche mit Faschisten – besonders 60 Jahre nach Auschwitz; dies als Vorbemerkung.

Wenn es weniger Verbrennungsprozesse gäbe, müssten Gesundheitsvorsteher und -vorsteherinnen Müttern mit kleinen Kindern im Sommer nicht empfehlen, die Mittagsstunden im Freien zu meiden. Sportlern und Sportlerinnen müsste nicht ans Herz gelegt werden, an Ozontagen auf ihre Fitnessübungen draussen zu verzichten oder sie während der frühen Morgen- oder der späten Abendstunden auszuüben. Alte Menschen müssten nicht davor gewarnt werden, sich während Ozonlagen zu sehr anzustrengen, und Velofahrende hätten keine geröteten Augen mehr. Es wäre theoretisch einfach, die Ozonbelastungen zu reduzieren. Verbrennungsprozesse müssten eingeschränkt werden. Da sie nun leider zum Ärger aller bekennenden Autofahrenden auch beim motorisierten Verkehr vorkommen, müsste auch hier Verzicht geleistet werden. Flugbewegungen, Auto- und Töfffahrten müssten eingeschränkt werden.

Wir wollen Ihnen mit der vorliegenden Motion diesen Verzicht versüssen, indem Sie gratis Bus, Tram oder Zug fahren können. Sich ins Auto setzen können und in diesem Kistchen die Freiheit des «Fahrens, wohin man will» zu geniessen, geschieht auf Kosten der Freiheit von Kindern und von alten und kranken Menschen, denen bei Ozonlagen vom Spiel und vom Spaziergang im Freien abgeraten werden muss. Sportler und Sportlerinnen gefährden ihre Gesundheit, wenn sie sich trotz Warnungen an schönen Sommertagen im Freien sportlich betätigen. Die Motionsidee gründet auf einem Belohnungsprinzip. Personen, die sich üblicherweise motorisiert fortbewegen, sollen, um die Freiheit und die Gesundheit von Ozonbetroffenen nicht einzuschränken und zu gefährden, während Ozonlagen gratis mit dem öffentlichen Verkehr fahren dürfen. Wir versprechen uns davon, dass die Erfahrung so gut sein wird, dass mancher und manche das Auto und den Töff auch später stehen lassen werden. Schliesslich kann man im Tram lesen, telefonieren, Leute treffen, reden, Musik hören und – wie versprach es das einst die Werbung? – nicht die falsche, Bussen verteilende Frau kennen lernen.

Wir bitten Sie, die vorliegende Motion zu unterstützen.

Marcel Burllet (SP, Regensdorf): Mich haben wieder einmal die undifferenzierten Voten der SVP-Energiepolitiker herausgefordert. Hören Sie doch auf mit Ihrem Weltuntergangs-, Katastrophen- und Vulkan- ausbruchsszenario! Machen Sie einen Schritt vorwärts, lesen Sie die einschlägige Literatur, kommen Sie am 2. März 2005 zur Informations- tagung «Aktuelle Luftreinhaltepolitik beim Strassenverkehr» und Sie werden staunen: Diese Probleme sind alle hausgemacht! Wir haben in der Schweiz gar keine Vulkane, und dass diese keine Auswirkungen haben, werden Sie übrigens auch noch erfahren.

Und dann einfach noch zum Schluss: Das böse Wort «Faschismus» sollte die SVP nicht in den Mund nehmen.

Luzius Rüegg (SVP, Zürich): Ich muss Heidi Bucher von den Grünen schon sagen: In den südlichen und heissen Ländern ist es seit Men- schengedenken normal, dass über die Mittagszeit Siesta gemacht wird. Da käme es niemandem in den Sinn, mit den Kindern auf die Strasse zu gehen.

Abstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 109 : 16 Stimmen, die Motion nicht zu überweisen.

Das Geschäft ist erledigt.

8. Verbesserung der Beschäftigungsperspektiven und Löhne älterer Arbeitnehmerinnen

Postulat Jacqueline Gübeli (SP, Horgen) und Sabine Ziegler (SP, Zü- rich) vom 23. Februar 2004

KR-Nr. 67/2004, RRB-Nr. 717/12. Mai 2004 (Stellungnahme)

Das Postulat hat folgenden Wortlaut:

Der Regierungsrat wird eingeladen, in einem Bericht aufzuzeigen, wie die Beschäftigungsperspektiven und Löhne älterer Arbeitnehmerinnen verbessert werden können. Auf die im Niedriglohnbereich tätigen Frau-

en der Altersgruppe 45 bis 65 muss ein besonderer Akzent gelegt werden.

Dabei sind insbesondere folgende Problemkreise zu berücksichtigen:

- Die Koordination zwischen den verschiedenen privaten und öffentlichen Institutionen, die sich mit dieser Problematik befassen, ist zu gewährleisten.
- Die Instrumente der Arbeitsämter sind an die spezielle Situation von Frauen in der zweiten Hälfte und gegen Ende ihrer beruflichen Laufbahn anzupassen.
- Es sind geeignete Massnahmen zu treffen, damit die Arbeitsmarktsituation für ältere Arbeitnehmerinnen verbessert werden kann.

Begründung:

Die im Oktober 2003 publizierte Studie «Geschlecht, Alter und Arbeitsmarkt» – Auftraggeberin war die Fachstelle für Gleichberechtigungsfragen des Kantons Zürich (FFG) – zeigt deutlich, dass Ziel und Realität noch immer weit auseinander liegen. Die Grundmaxime vom gleichen Lohn für gleichwertige Leistung ist offensichtlich noch nicht verwirklicht und von einer Gleichstellung der Geschlechter ist die Arbeitswelt noch weit entfernt.

Denn mit zunehmendem Alter nehmen die geschlechtsspezifischen Unterschiede auf dem Arbeitsmarkt weiterhin markant zu. Während ein Grossteil der Männer nach 45 ihre Karriere aufbauen, sich weiterbilden und immer höhere Löhne verdienen, sieht es für den grössten Teil der Frauen gegenteilig aus. Gemäss dieser Studie verlieren bei den über 45-jährigen weiblichen Beschäftigten die lohnwirksamen Kriterien wie «Ausbildung» und «Berufserfahrung» an Bedeutung. Resultat: Die Lohnschere öffnet sich (noch mehr). Den Beweis hierzu liefert das Lohngefüge in der Privatwirtschaft, wo Männer über 45 durchschnittlich 34,5 Prozent mehr verdienen als die Frauen derselben Alterskategorie.

Ältere Frauen sind oft in prekären Arbeitsverhältnissen und in Niedriglohnbereichen anzutreffen. Nach 40 werden Frauen vermehrt erwerbstätig, doch die Erwerbstätigkeit der Frauen nimmt bei den über 54-jährigen bereits wieder ab, wobei dieser Rückzug oft nicht freiwillig erfolgt. Und die Studie belegt, dass es für ältere arbeitslose Frauen im Kanton Zürich besonders schwierig ist, eine neue Stelle zu finden. Diese Resultate und das Bewusstsein, dass die Situation der über 45-

6706

jährigen, weiblichen Beschäftigten nicht nur häufig sehr prekär, sondern auch massiv schlechter ist als die der Männer, verlangen eine verbesserte Arbeitsmarktpolitik im kantonalen Bereich.

Der *Regierungsrat* nimmt auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion wie folgt Stellung:

Die kantonale Fachstelle für Gleichberechtigungsfragen FFG hat im letzten Jahr eine wissenschaftliche Studie zur Erwerbstätigkeit von über 45-jährigen Frauen und Männern im Kanton Zürich in Auftrag gegeben. Die Ergebnisse zeigen auf, dass das Geschlecht für die Stellung auf dem Arbeitsmarkt eine grössere Rolle spielt als das Alter. So verstärken sich die geschlechtsspezifischen Unterschiede mit zunehmendem Alter erheblich, und die Lohndifferenz zwischen Frauen und Männern ist bei den über 45-Jährigen deutlich grösser als bei den jüngeren Erwerbstätigen.

Besonders zu beachten ist ausserdem die Situation der ausländischen Arbeitnehmerinnen über 45. Gemäss der FFG-Studie ist das mittlere Einkommen der ausländischen Bevölkerung im Kanton Zürich im Durchschnitt um Fr. 1300 tiefer als dasjenige der schweizerischen Bevölkerung (Frauen und Männer). Der Bericht des Bundesamtes für Statistik («Ausländerinnen und Ausländer in der Schweiz», Neuchâtel 2003) belegt zudem, dass Ausländerinnen nochmals deutlich weniger verdienen.

Neben der Lohnproblematik stehen ältere Arbeitnehmerinnen, aber auch ältere Arbeitnehmer, Jugendliche sowie allgemein weniger Qualifizierte wegen der nach wie vor unbefriedigenden wirtschaftlichen Entwicklung in der Schweiz mit einer schwierigen Arbeitsmarktsituation gegenüber. Der Wegfall von Nischenarbeitsplätzen erschwert einen Wiedereinstieg in das Berufsleben.

Es handelt sich jedoch sowohl bei der Lohnproblematik als auch bei der schwierigen Arbeitsmarktsituation älterer Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer in erster Linie um ein Problem der Privatwirtschaft, das nicht durch staatliche Eingriffe zu lösen ist. Als Ausfluss der in der Schweiz geltenden liberalen Marktordnung werden arbeitsvertragliche Belange den Vertragspartnern sowie den Sozialpartnern überlassen. Arbeitsverhältnisse zwischen Privaten unterstehen gemäss Art. 319 ff. des Obligationenrechts (SR 220) dem Arbeitsvertragsrecht und damit Bundesrecht, das vom Grundsatz der Vertragsfreiheit beherrscht wird. Die Ausgestaltung der Arbeitsverträge, wozu auch die Festsetzung des Lohnes gehört, ist Sache der Vertragsparteien (beim Einzelarbeitsvertrag) bzw. der Vertretungen der Sozialpartner (beim Gesamtarbeitsvertrag). Dabei gilt zu beachten, dass das Vereinbaren eines Arbeitsver-

hältnisses, einschliesslich des Lohnes, sich allgemein nach Kriterien wie Ausbildung, berufliche Erfahrung, Alter, Branche und Anforderungen an die Stelle richtet. Der Staat darf in die Gestaltung der Vertragsinhalte nicht eingreifen, sondern setzt nur gewisse ordnungs- und sozialpolitische Rahmenbedingungen (zum Beispiel gegen missbräuchliche Kündigungen oder mit arbeitsmarktlichen Massnahmen).

Im Februar 2004 waren bei den Regionalen Arbeitsvermittlungszentren (RAV) im Kanton Zürich 13'762 Stellensuchende im Alter von über 45 Jahren gemeldet, was gleichbedeutend ist mit 29,9 Prozent aller Stellensuchenden im Kanton Zürich. Davon waren 42 Prozent Frauen, 58 Prozent Männer. Im Durchschnitt betrug die Dauer der Stellensuche dieser Frauen 308 Tage im Vergleich zu 250 Tagen aller stellensuchenden Frauen, jene dieser Männer 319 Tage im Vergleich zu 244 Tagen aller stellensuchenden Männer. Die Arbeitslosenquote dieser Frauen betrug 2,9 Prozent, diejenige dieser Männer 5,3 Prozent, während die Arbeitslosenquote insgesamt bei 5 Prozent lag. 18 Prozent dieser Frauen und 15 Prozent dieser Männer erzielten einen Zwischenverdienst oder waren teilzeitbeschäftigt. Diese aktuellen Zahlen deuten weniger auf eine geschlechterspezifische Schlechterstellung der Frauen, sondern eher auf eine schwierige Arbeitsmarktsituation für die älteren Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer hin.

Die Regionalen Arbeitsvermittlungszentren (RAV) beraten gestützt auf das Arbeitsvermittlungs- und Arbeitslosenversicherungsrecht Stellensuchende, vermitteln ihnen geeignete Stellen und bieten ihnen ein breites Angebot an Qualifizierungsmöglichkeiten und vorübergehender Beschäftigung an. Dabei haben sich staatliche Massnahmen zu Gunsten bestimmter Personengruppen stets auch am Prinzip der Rechtsgleichheit zu orientieren. Alle Stellensuchenden werden demnach ihren Fähigkeiten entsprechend gleichermassen gefördert und gefordert. Die Bevorzugung einer bestimmten Personengruppe fände im Gesetz keine Stütze und würde automatisch eine Zurücksetzung der anderen Stellensuchenden bedeuten. Vereinzelt werden verschiedene besonders auf Frauen zugeschnittene Qualifizierungsinstrumente angeboten (beispielsweise Wiedereinstiegskurse). Grundsätzlich aber sind altersgruppen- und geschlechtsspezifische Massnahmen wenig hilfreich. Als wirksamer und wichtiger erweisen sich berufsgruppenspezifische Beratungs-, Vermittlungs- und Qualifizierungsaktivitäten. Stellenselektionen richten sich nach fachlichen, branchenspezifischen und persönlichkeitsorientierten Gesichtspunkten. Stellensuchende über 45 erfahren wie alle

anderen vom RAV eine an diesen Kriterien orientierte Förderung. Arbeitgebende dürfen vom RAV eine entsprechende Auswahl und Vorbereitung der vermittelten Personen erwarten. Dabei werden auch die Vorzüge älterer Arbeitskräfte wie berufliche Erfahrung, Stabilität oder Zuverlässigkeit betont. Überdurchschnittliche Schwierigkeiten älterer Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer bei der Stellensuche, mit denen vor allem weniger qualifizierte Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer konfrontiert sind, hat der Gesetzgeber anlässlich der letzten Revision des Arbeitslosenversicherungsgesetzes (AVIG; SR 87.0) vom 22. März 2002 berücksichtigt. Mit dieser Revision wurde eine allgemeine Kürzung des Höchstanspruchs von 520 Taggeldern auf 400 Taggelder eingeführt. Davon ausgenommen sind jedoch Versicherte – Männer wie Frauen –, die das 55. Altersjahr zurückgelegt haben und eine Beitragszeit von mindestens 18 Monaten nachweisen können (Art. 27 Abs. 2 Bst. b AVIG). Sie haben nach wie vor einen Höchstanspruch von 520 Taggeldern.

Die Chancen auch für ältere Stellensuchende sollten sich zudem wieder verbessern, da sich eine Entspannung der Situation am Arbeitsmarkt abzuzeichnen beginnt. So sank die Arbeitslosenquote im April von 4,9 auf 4,7 Prozent. Festzustellen sind auch mehr Abmeldungen. Im März meldeten sich im Kanton Zürich 5457 Personen (im April 5520) bei der öffentlichen Arbeitsvermittlung von der Stellensuche ab, 613 mehr als im Februar und 1609 mehr als im März des Vorjahres. Ein weiteres positives Signal kommt vom Stellenmarkt: Den RAV im Kanton Zürich wurden im April 1966 offene Stellen gemeldet, 685 mehr als im Vorjahr.

Der Regierungsrat beantragt deshalb dem Kantonsrat, das Postulat KR-Nr. 67/2004 nicht zu überweisen.

Jacqueline Gübeli (SP, Horgen): Die Beschäftigungsperspektiven und Löhne älterer Arbeitnehmerinnen sind nicht rosig und die positive Antwort der Regierung macht sie nicht rosiger; sie negiert bloss die tatsächliche Problematik. Die Resultate der von der Fachstelle für Gleichberechtigungsfragen des Kantons Zürich in Auftrag gegebenen Studie «Geschlecht, Alter und Arbeitsmarkt» machen deutlich, dass Verbesserungen zwingend und dringend sind. Und die Frauen sind einmal mehr stärker betroffen als die Männer. Die Liste der Benachteiligungen ist umfangreich. Erlauben Sie mir die Erwähnung von wenigen Beispielen:

Frauen verdienen immer noch erheblich weniger, Karriereschritte sind auch bei älteren und erfahrenen Arbeitnehmerinnen kaum wahrzunehmen. Das heisst, Bildungsqualität und Betriebszugehörigkeit sind weniger lohnrelevant als bei Männern. Frauen sind in Tieflohnbranchen übervertreten, unter anderem auch deshalb, weil sie leider immer noch weniger gut ausgebildet sind als die Männer. Aber auch die Erwerbslosigkeit von Frauen und Männern entwickelt sich sehr unterschiedlich. Die friktionelle und die strukturelle Arbeitslosigkeit betrifft Frauen stärker, die Männer sind eher von der konjunkturellen betroffen. Die friktionelle Arbeitslosigkeit, das heisst die benötigte Mindestzeit, um nach einer Periode ohne Arbeit oder einem Stellenverlust einen Arbeitsplatz zu finden, ist bei Frauen grösser. Auch von der strukturellen Erwerbslosigkeit, die beim Unterschied zwischen angebotenen und nachgefragten Qualifikationen auftritt, sind die Frauen besonders betroffen. Es fällt ihnen schwerer, ihre Qualifikationen auf dem Arbeitsmarkt sachgerecht einzubringen; unter anderem auch darum, weil viele in der Nachfamilienphase stecken und einen Wiedereinstieg suchen. Wenn man den Aussagen der vorletzten Ausgabe von «Facts» Glauben schenken will, sind die Frauen auch den Lohnverhandlungen weniger gewachsen; die Lohnverhandlungen werden häufig von Männern geführt.

Lassen Sie mich einige Ansätze zu möglichen Fördermassnahmen für Frauen formulieren: Es gilt zwischen unterschiedlichen Akteuren zu unterscheiden, welche zur besseren Arbeitsmarktintegration von älteren Arbeitnehmerinnen beitragen können. Einerseits tragen staatliche Massnahmen zur Erreichung dieses Ziels bei, andererseits private Unternehmen. Wirksame Frauenförderung bei den Regionalen Arbeitsvermittlungszentren (RAV) sind gefragt. Angesichts der unterschiedlichen Problematik der Erwerbslosigkeit von Frauen und Männern ist darauf zu achten, dass das Beratungsangebot der RAV mehr zielgruppenspezifisch ausgestaltet wird. So kann es den Bedürfnissen und Lebenslagen älterer Arbeitnehmerinnen angepasst werden. Das RAV hat eigens für diese Zielgruppe einige spannende Ideen entwickelt; sie wurden kürzlich in einem Zeitungsartikel veröffentlicht. Ich gebe der Verwaltung diese Infos gerne weiter.

Zudem gilt es Übergangsmärkte zu schaffen. Da Frauen heute den gleichen Zugang zu einem ausreichenden Erwerbseinkommen und einer interessanten Tätigkeit anstreben, müssen die Übergänge zwischen den verschiedenen Formen produktiver Tätigkeit neu organisiert werden.

Flexibilität und Sicherheit lassen sich unter anderem durch die Verankerung von Beschäftigungsbrücken erzielen. Schnittstellen zwischen Arbeitsmarkt, Bildung, Haushaltsökonomie und sozialer Sicherung sind daher neu zu gestalten. Und was kann der Kanton Zürich dazu beitragen? Der Kanton Zürich sollte sich als Arbeitgeber vorbildlich verhalten, die in seinem Verantwortungsbereich liegenden Hindernisse zur Beschäftigung älterer Arbeitskräfte beseitigen und eine frauenfördernde betriebliche Alterspolitik betreiben. Der Kanton Zürich kann mit der Stadt gleichziehen, indem er die bis anhin zu tief eingestuften Frauenberufe überall aufwertet, also nicht nur bei den Pflegeberufen. Der Kanton Zürich kann sich auch mit Sensibilisierungsmassnahmen an private Unternehmen wenden und diese auf verschiedene Modelle betrieblicher Arbeitspolitik aufmerksam machen. Diese müssen allerdings zuerst erarbeitet werden. Der Kanton kann eine spezialisierte Fachstelle einrichten, welche Know-how und Beratungsangebote entwickelt. Zielgruppen dieser Dienstleistungen wären einerseits Unternehmen und andererseits Arbeitnehmerinnen. So könnten diese Gruppen auch zusammengebracht werden.

Gemäss Bundesgesetz über das öffentliche Beschaffungswesen darf die Eidgenossenschaft jenen Unternehmen keine Aufträge mehr erteilen, welche Männer und Frauen ungleich entlönnen oder beschäftigen. Da bekanntlich alle Unternehmen beteuern, die Gleichstellung zu leben, werden gelegentlich Stichproben durchgeführt. Immer wieder wird bei verschiedensten Firmen der Diskriminierung festgestellt; sie verstossen noch heute gegen das Gleichheitsgebot. Der Kanton Zürich muss beim öffentlichen Beschaffungswesen Klartext reden: Aufträge erhalten nur jene Unternehmen, welche die Gleichstellung nachweislich auch verwirklicht haben.

Sie sehen, es gibt viel zu tun. Und der Satz zum wirtschaftlichen Aufschwung am Schluss der Antwort kommt dann fast zynisch daher. Der Aufschwung ist alles andere als gesichert. Es spüren ihn vielleicht die Aktionäre, aber ganz sicher nicht die Stellensuchenden. Auch jetzt schaffen die Unternehmen kaum neue Arbeitsplätze, zum einen, weil Konjunkturbelebung nicht zwingend mehr Arbeitsplätze bedeutet, da die allgemeine Produktionssteigerung in vielen Bereichen Arbeitskräfte einfach überflüssig macht. Zum andern schaffen Firmen, die den Stellenabbau vollzogen haben, nicht beim kleinsten Licht am Konjunkturmilieu neue Stellen; eigentlich ganz logisch, denn wenn der Kanton Zürich seinen Stellenabbau der 1200 Stellen vollzogen hat, wird er die-

se kaum beim ersten spürbaren Aufschwüngen wieder neu besetzen wollen.

Ich bitte Sie sehr, das Postulat zu überweisen. Es ist dringend nötig und wichtig, dass hier etwas geschieht.

Arnold Suter (SVP, Kilchberg): Grundsätzlich ist das im Parlament aufgeworfene Problem von Jacqueline Gübeli kein frauenspezifisches. Die Beschäftigungsperspektiven für ältere Arbeitskräfte sind ein Problem unserer heutigen Arbeitswelt. Der Ruf nach verbesserter Arbeitsmarktpolitik im kantonalen Bereich bringt gar nichts, Jacqueline Gübeli. Die geforderte Anpassung bei Arbeitsämtern wären reine Papiertiger und könnten das gesteckte Ziel in keiner Weise erreichen. Was die Lohnfrage betrifft, muss ich Ihnen sagen, dass ein Produkt oder eine Dienstleistung einen Marktpreis haben, und dementsprechend können Sie auch Löhne bezahlen – und nicht umgekehrt. Und wenn durch den Staat immer neue Auflagen und Gesetze geschaffen werden und damit die Betriebe und Unternehmen zu zusätzlichen Aufwendungen gezwungen werden, wächst nur der Staat, Jacqueline Gübeli, und nicht die Wirtschaft. Und damit können weder mehr Beschäftigte eingestellt noch höhere Löhne bezahlt werden. Setzen Sie sich künftig für weniger Bürokratie ein, Jacqueline Gübeli, für weniger Bürokratie, also weniger Gesetze und Auflagen für die Wirtschaft! Schaffen Sie günstigere Randbedingungen, dann wird auf der andern Seite diese Wirtschaft für Beschäftigung sorgen. Alles andere ist reines Schattenboxen, produziert viel Papier und bringt an der Front gar nichts.

Aus diesen Gründen lehnt die SVP-Fraktion das Postulat ab.

Blanca Ramer-Stäubli (CVP, Urdorf): Es braucht keinen weiteren Bericht zu diesem Thema. Die im Vorstoss erwähnte Studie «Geschlecht, Alter und Arbeitsmarkt» ist wirklich gut und genügt uns. Die Ausgangslage ist dort klar skizziert.

Hingegen der letzte Punkt des Vorstosses, nämlich geeignete Massnahmen, liegt uns am Herzen. Fördern wir doch lieber mit sinnvollen Kursen für Wiedereinsteigerinnen diesen Punkt. Vergessen wir dabei auch nicht, dass nicht vor allem ein geschlechterspezifisches Problem vorliegt, sondern auf Grund der schwierigen Arbeitsmarktsituation generell ein Problem für ältere Menschen beiderlei Geschlechts, für Jugendliche, Ausländerinnen und Ausländer, und dies vor allem für

schlecht Ausgebildete. Arbeiten wir an dieser Situation! Sensibilisieren wir Wirtschaft und Gesellschaft, fördern wir die schlecht Ausgebildeten und – einmal mehr – unterstützen wir Wiedereinsteigerinnen! Dies bringt mehr, als den vorliegenden Vorstoss zu überweisen und für Massnahmen nötige Finanzen mit der Erstellung eines weiteren Berichts zu binden.

Katharina Prelicz-Huber (Grüne, Zürich): Wir leben in einer verrückten Zeit: Die Menschen werden dank den Errungenschaften der Medizin immer älter und auf der andern Seite werden die Menschen immer früher aus dem Erwerbsleben ausgemustert. Wir haben – man weiss es nicht so recht, wie es weitergeht – das Pensionsalter im Moment bei 65 Jahren. Real aber werden die Menschen mit 55, teilweise schon mit 50 ausgemustert, die Frauen oft bereits ab 45 Jahren. Und wir sehen auf Grund des Berichts der Fachstelle für Gleichberechtigungsfragen, dass gleicher Lohn für gleichwertige Arbeit weit weg ist, dass die Gleichstellung der Geschlechter in der Arbeitswelt längst nicht umgesetzt ist und dass bei Männern mit 45 die Konsolidierung, beziehungsweise der Ausbau der Karriere gemacht wird. Und die Frauen – ich habe das vorhin erwähnt – sind dann bereits alt und werden wieder an den Herd abgeschoben. Entsprechend gibt es gewaltige Lohnunterschiede in diesem Alterssegment: Frauen verdienen etwa 35 Prozent weniger als Männer. Überdurchschnittlich betroffen sind ältere Frauen, unter anderem deshalb, weil sie überproportional im Niedriglohnbereich arbeiten. Ein Hauptgrund ist, dass sie meistens eine längere Kinderphase hinter sich haben. Wir sind uns einig – das haben wir von allen Seiten gehört: Es ist schwierig für ältere Arbeitnehmer und Arbeitnehmerinnen überhaupt noch einen Platz in der Erwerbsgesellschaft zu haben. Doppelt schwierig ist es aber für Frauen. Und wie gesagt, Frauen sind bekanntlich bereits um einiges früher alt als die Männer. (*Heiterkeit.*) Das ist interessanterweise das, was in der Erwerbswelt gesagt wird. Sie lachen jetzt, ich bin froh, wenn Sie sich dagegen wehren, dass es eben nicht so ist. Die Realität ist leider eine ganz andere.

Es braucht gezielte Massnahmen für ältere Arbeitnehmende, sowohl für Männer wie für Frauen, das ist richtig. Aber es braucht leider sehr viel mehr gezielte Massnahmen für Frauen. Ich hoffe – auf Grund Ihres Lachens –, dass Sie mich da tatkräftig unterstützen, weil Sie ebenfalls nicht finden, dass eine 45-jährige Frau bereits zum alten «Schrott und

Korn» gehört. Es braucht – das haben wir seitens der CVP ebenfalls gehört – spezielle Anstrengungen für Wiedereinsteigerinnen. Es muss also einiges getan werden. Die Realität im Kanton ist aber, dass Sparmassnahmen angesagt sind und dass eben weniger getan wird, trotz des Berichtes, der für mehr plädiert. Selbstverständlich kann der Staat nicht alles tun und es wäre sehr massiv die Wirtschaft gefordert. Was der Staat aber tun kann: auf die Situation aufmerksam machen, für das Problem sensibilisieren. Und vor allem – und deshalb braucht es diesen Bericht – kann der Staat uns aufzeigen, was er tatsächlich tut. Wir brauchen nicht zusätzliche Zahlen, aber wir brauchen einen Ausweis für das, was für diese Altersklasse eben zusätzlich getan wird.

Wir bitten Sie deshalb, dieses Postulat zu unterstützen.

Willy Furter (EVP, Zürich): Eine im Oktober 2003 publizierte Studie «Geschlecht, Alter und Arbeitsmarkt» zeigt wieder einmal deutlich, dass geschlechtsspezifische Unterschiede auf dem Arbeitsmarkt vorhanden sind. Während ein Grossteil der Männer nach 45 ihre Karriere aufbauen, sich weiterbilden und immer höhere Löhne verdienen, sieht es für den grossen Teil der Frauen gegenteilig aus. Die Postulantinnen verlangen einen Bericht, der aufzeigen soll, was der Kanton dagegen unternimmt, insbesondere die Koordination zwischen öffentlichen und privaten Institutionen, die sich mit dieser Problematik befassen. Instrumente der Arbeitsämter sollten angepasst werden, die Arbeitsmarktsituation für ältere Arbeitnehmerinnen soll verbessert werden.

Der Bericht bestätigt, dass das Geschlecht für die Stellung auf dem Arbeitsmarkt eine grössere Rolle spielt als das Alter. Die Lohndifferenz zwischen Frauen und Männern ist bei über 45-Jährigen deutlich grösser als bei den jüngeren Erwerbstätigen. Besonders zu beachten ist, dass die ausländischen Arbeitnehmerinnen über 45 deutlich weniger verdienen. Wegen des schwierigen Arbeitsmarktes in der heutigen Zeit stehen sowohl ältere Arbeitnehmer als auch ältere Arbeitnehmerinnen vor unbefriedigenden wirtschaftlichen Situationen. Auch Jugendliche sowie allgemein weniger Qualifizierte sind betroffen. Aktuelle Zahlen aus den RAV zeigen sogar, dass prozentual nicht mehr Frauen als Männer bei den Stellensuchenden sind und dass Frauen etwas kürzere Zeit benötigen, um eine neue Stelle zu finden, als Männer in derselben Altersgruppe. Beim RAV haben sich staatliche Massnahmen am Prinzip der Rechtsgleichheit zu orientieren. Nur vereinzelt werden besonders auf

Frauen zugeschnittene Qualifizierungsinstrumente angeboten, zum Beispiel Wiedereinstiegskurse.

Der Bericht weist insbesondere darauf hin, dass sowohl die Lohnproblematik als auch die schwierige Arbeitsmarktsituation älterer Arbeitnehmender in erster Linie Probleme der Privatwirtschaft sind. Diese sind nicht durch staatliche Eingriffe zu lösen. Eigentlich geht die Studie gar nicht auf die gestellte Problematik ein. Der Bericht nimmt viel mehr die allgemeinen Probleme des heutigen Arbeitsmarktes auf als die Beschäftigungsperspektiven und Löhne älterer Arbeitnehmerinnen. Die erwähnte Studie zeigt, dass Frauen, die Arbeit haben, durchschnittlich weniger verdienen, weniger gefördert werden und nicht den gleichen Lohn für die gleiche Arbeit verdienen. Der Bericht erwähnt gar nicht, dass es recht viele Frauen gibt, die nach einer Familienphase wieder einsteigen möchten, aber gar keine Arbeit finden. Diese erscheinen kaum in den Zahlen der Stellensuchenden.

Richtigerweise steht im Bericht, dass die unbefriedigende Situation in erster Linie ein Problem der Privatwirtschaft ist, das nicht durch staatliche Eingriffe zu lösen ist. Hauptsächlich kann der Kanton als vorbildliches Unternehmen auftreten, um diesen Gleichstellungsproblemen entgegenzuwirken. Ich beobachte, dass besonders in der Gesundheitsdirektion Frauen in leitenden Stellen zu finden sind. Der Kanton bietet Teilzeitstellen an und hat auch eine Mutterschaftsversicherung. Diese Faktoren helfen mit, die Ungleichheiten zu beseitigen.

Die EVP-Fraktion wird das Postulat nicht unterstützen, weil eben ein Problem der Privatwirtschaft nicht durch staatliche Eingriffe zu lösen ist.

Urs Lauffer (FDP, Zürich): Ich hätte vielleicht manches etwas anders formuliert als Arnold Suter, aber wo er Recht hat, hat er Recht, der Noldi Suter («*Jawohl!*»-Rufe aus den Reihen der SVP.) In diesem Sinne kann ich mich kurz fassen: Auch Ihre Seite (*spricht zu der linken Ratsseite*) kann nicht im Ernst daran glauben, dass Sie die Situation älterer Arbeitnehmerinnen mit einem solchen Bericht, wie Sie ihn verlangen, verbessern können. Auch weitere Staatsinterventionen in diesem Bereich sind nicht angebracht. Es ist in der Tat so: Es braucht vernünftige Rahmenbedingungen für die Wirtschaft. Das wird sich am positivsten auswirken auf die älteren Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer.

Regierungsrätin Rita Fuhrer: Der Staat kann und soll nicht überall eingreifen. Eine Verbesserung der Beschäftigungsperspektive würde dadurch tatsächlich nicht erreicht, im Gegenteil. Je mehr Auflagen die Verwaltung dem Arbeitsmarkt macht, umso mehr ist der Wettbewerb eingeschränkt, was gesamthaft gesehen Arbeitsplätze nur vernichtet, weil Unternehmen abwandern würden. Wir haben also hier eine gute Balance zu halten.

Die genaue Analyse zeigt, dass ältere Frauen nicht stärker von Arbeitslosigkeit betroffen sind als Männer im gleichen Alter. Im Dezember 2004 betrug die Arbeitslosenquote im Kanton Zürich insgesamt 4,3 Prozent, davon 4,3 Prozent Frauen und 4,4 Prozent Männer. Bei den über 45 Jahre alten Personen betrug gesamthaft die Arbeitslosigkeit 3,6 Prozent, davon 3,4 Prozent bei den Frauen und 3,7 Prozent bei den Männern. Es handelt sich also nicht um ein geschlechterspezifisches Problem, sondern um die Situation der Beschäftigungslage ganz allgemein.

Die im Postulat erwähnte Studie der Fachstelle für Gleichberechtigungsfragen befasst sich nicht mit der Arbeitslosigkeit, sondern zeigt auf, dass Männer ab 45 Jahren im Schnitt deutlich mehr verdienen als die gleichaltrigen arbeitstätigen Frauen. Es wird ein Zusammenhang hergestellt zwischen Lohn und Beschäftigung und Ausbildung – zu Recht. Aber hier ist eine eigentliche Aufholjagd im Gange. Im Jahr 1980 nämlich haben 10,63 Prozent der jungen Menschen eine Matura gemacht. 12,06 Prozent, also mehr als der Schnitt, waren junge Männer. 9,15 Prozent waren junge Frauen. Im Jahr 2001 haben 18,51 Prozent der jungen Menschen die Matura gemacht. Weniger als der Schnitt, nämlich 16,8 Prozent davon, waren junge Männer. 20,3 Prozent, also mehr als der Durchschnitt, waren junge Frauen. Das gibt Hoffnung.

Das Amt für Wirtschaft und Arbeit hat vor kurzem zusammen mit der Fachstelle für Gleichberechtigungsfragen eine Schulung für Mitarbeitende der RAV durchgeführt. Thema war das so genannte «gender mainstreaming», das die RAV-Mitarbeiter sensibilisiert und über konkrete Möglichkeiten zur verbesserten Eingliederung informiert. Die RAV sind bestrebt, allfällige schwer vermittelbare Gruppen speziell zu fördern. Sie sehen, dort, wo der Staat mithelfen und eingreifen kann, tut

er es. Weitere Massnahmen sind von Seiten des Regierungsrates nicht erwünscht und ich danke für Ihr Verständnis dafür.

Abstimmung

Der Rat beschliesst mit 105 : 55 Stimmen, das Postulat nicht zu überweisen.

Das Geschäft ist erledigt.

9. Umlagerung des Güterverkehrs auf die Bahn

Motion Marcel Burlet (SP, Regensdorf) und Jürg Stünzi (Grüne, Küssnacht) vom 22. März 2004

KR-Nr. 100/2004, RRB-Nr. 936/23. Juni 2004 (Stellungnahme)

Die Motion hat folgenden Wortlaut:

Der Regierungsrat wird aufgefordert, eine Vorlage auszuarbeiten, die gewährleistet, dass die Umlagerung des Güterverkehrs auf die Bahn markant gesteigert werden kann:

1. Das Planungs- und Baugesetz soll so geändert werden, dass insbesondere bei Grossprojekten der Aushub und Abtransport auf dem Hauptteil der Strecke mit der Bahn erfolgen muss.
2. Ebenso dürfen Bauten und Anlagen mit grossem Güterverkehr nur realisiert werden, wenn ein Gleisanschluss an das Bahnnetz besteht oder vorgängig erstellt wird.
3. Ein Rahmenkredit dafür soll günstigere Bedingungen schaffen, die Bahn zu benutzen.

Begründung:

Eine Transportmenge von rund 10 Millionen Tonnen Güter kann jährlich im Kanton Zürich über die Schiene abgewickelt werden und ersetzt damit jedes Jahr über 600'000 Fahrten von beladenen Lastwagen; Leerfahrten nicht eingerechnet. Die Strassen werden damit entlastet. Mit drei Rahmenkrediten wurden in den Jahren 1990 bis 2002 insgesamt 121 neue Anlagen, Gleiserweiterungen und Erneuerungen durch den Kanton Zürich unterstützt. Der auf der Schiene beförderte Anteil am Transportvolumen ist trotzdem gering und bei etwa 10% in den letzten

Jahren stabil geblieben, Tendenz leicht sinkend. Dabei hat sich gezeigt, dass reine Anschubfinanzierung durch den Kanton an den Bau oder die Erweiterung von Industriegeleisen auf längere Zeit keine Lenkwirkung erzielt, um Güter vermehrt mit der Bahn zu spedieren. In nächster Zeit stehen grosse Bauvorhaben speziell im Glatt- und im Limmattal an. Dezentrale Umschlagplätze müssen aktiv gefördert werden, denn es braucht weitergehende gesetzliche und richtplanerische Massnahmen, damit in Anlehnung an die SBB-Cargo-Strategie eine Umlagerung und ein Systemwandel eintreten. Dafür sind Mittel zur Verfügung zu stellen; weg vom Strassentransport zu einer umweltfreundlichen direkten Bahnverbindung von den Seehäfen zu den Verteilzentren.

Der *Regierungsrat* nimmt auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion wie folgt Stellung:

Der allgemeine Auftrag, den Güterverkehr mit der Bahn zu fördern, ergibt sich aus Art. 26 Abs. 2 der Kantonsverfassung (KV; LS 101). Ausserdem enthält das Planungs- und Baugesetz (PBG; LS 700.1) verschiedene Vorschriften, welche die Position der Bahn im Güterverkehr stärken: § 24 lit. b und § 30 Abs. 4 lit. c über die richtplanerischen Festlegungen von Anlagen für den Güterumschlag und von Anschlussgleisen, § 44a Abs. 3 über die Festlegungen in Gestaltungsplänen für Materialgewinnung und Materialablagerung betreffend Erschliessung und Transportwege, § 96 Abs. 2 lit. c über die Baulinien für Anschlussgleise, § 226 Abs. 5 über die Möglichkeit, im Rahmen der Baubewilligung Auflagen betreffend die Art und Weise des Baustellenverkehrs anzuordnen, sowie § 237 Abs. 1 über die Erstellungspflicht von Anschlussgleisen bei Bauten und Anlagen mit grossem Güterverkehrsaufkommen. Das Abfallgesetz (LS 712.1) sieht in § 22 vor, dass Inhaber oder Betreiber von Abfallanlagen unter bestimmten Umständen dazu verpflichtet werden können, einen Bahntransport einzurichten und zu betreiben. Anordnungen betreffend Durchführung von Aushubtransporten mit der Bahn können bei grösseren Bauprojekten ausserdem gestützt auf das Umweltschutzgesetz (USG; SR 814.1) getroffen werden. Für den Bahngüterverkehr werden im Rahmen der laufenden Revision des Verkehrsrichtplans günstige Voraussetzungen geschaffen, indem Standorte für den Güterumschlag Strasse/Schiene ausgeschieden werden, die auch dem Aushubumschlag dienen sollen. Es bestehen somit genügend rechtliche Grundlagen, um den Güterverkehr bei grösseren

Bauvorhaben auf die Bahn zu verlagern oder unter bestimmten Voraussetzungen die Erstellung von Anschlussgleisen zu verlangen. Eine Revision des Planungs- und Baugesetzes ist somit nicht nötig.

Für die Erschliessung von Anlagen mit grossem Güterverkehr unterstützt der Kanton gestützt auf Art. 26 Abs. 2 KV seit 1991 mit verschiedenen Rahmenkrediten zur Förderung des Güterverkehrs mit der Bahn die Erstellung und Erneuerung von privaten Anschlussgleisen und Umschlaganlagen. Diese Förderungspolitik war erfolgreich, denn die grossen Industrie- und Logistikgebiete des Kantons sind heute fast vollständig mit Anschlussgleisen erschlossen. Gleichsam als Folge davon besteht heute kaum mehr ein Anschlussbedarf für neue Gebiete. Die Beitragsgesuche sind in den letzten Jahren denn auch deutlich zurückgegangen, und seit 1998 wurden im Kanton Zürich lediglich noch zwei neue Anschlussgleisanlagen erstellt. Das Förderungspotenzial ist somit weitgehend ausgeschöpft. Der Kantonsrat hat deshalb am 24. Februar 2004 auf Antrag des Regierungsrates im Rahmen des Sanierungsprogramms 04 beschlossen, den Rahmenkredit zur Förderung des Güterverkehrs mit der Bahn für die Jahre 1999–2003 rückwirkend per 7. Mai 2003 von 8 Mio. Franken auf 2 Mio. Franken zu senken (Vorlage 4104, lit. C; Massnahme San.04.183). Auf einen neuen Rahmenkredit wurde verzichtet. Seit dieser Entscheidung hat sich die Ausgangslage nicht verändert.

2002 betrug der Bahnanteil beim wichtigsten Aushubdeponie- und Kiesproduktionsstandort Rafzerfeld 48% bei den Aushubtransporten und 40% beim Kiestransport. Die angestrebten Bahnanteile (50% beim Kiestransport und 75% bei den Aushubtransporten) konnten jedoch auch mittels Auflagen bei Grossbaustellen und gegenüber den Kieswerken nicht erreicht werden. Die Bemühungen des Kantons zur Förderung des Güterverkehrs können nur dann erfolgreich sein, wenn auch ein leistungsfähiges Angebot beim Bahngüterverkehr vorhanden ist. Die Tatsache, dass abgesehen vom Massengutverkehr in Ganzzügen bis heute keine Konkurrenzunternehmung zum heutigen Anbieter SBB Cargo im Marktgebiet des Kantons Zürich aktiv geworden ist, und dass auch im vergangenen Jahr der Bereich Cargo der SBB nicht volle Kostendeckung erreichte, lässt darauf schliessen, dass in nächster Zeit keine deutliche Angebotsausweitung erwartet werden kann. Der Substituierung von Strassentransporten sind im Kies- und Aushubtransport somit logistische und wirtschaftliche Grenzen gesetzt.

Sowohl eine Verschärfung der gesetzlichen Bestimmungen als auch die Bewilligung eines Rahmenkredits zur Förderung des Güterverkehrs mit der Bahn ist in Anbetracht der beschlossenen Kürzung des Rahmenkredits, den fehlenden Aussichten auf eine erfolgreiche Substituierung von Strassentransporten im Kies- und Aushubtransport sowie unter Berücksichtigung der angespannten Finanzlage des Kantons deshalb abzulehnen.

Der Regierungsrat beantragt dem Kantonsrat, die Motion KR-Nr. 100/2004 nicht zu überweisen.

Marcel Burllet (SP, Regensdorf): «Dunkle Wolken über dem Schienengüterverkehr», titelte die NZZ vor einiger Zeit. Und auch der Regierungsrat lässt schwarzen Rauch steigen in seiner Antwort und gibt zu, dass beim Schienengüterverkehr im Kanton Zürich nicht alles zum Guten steht. Nicht einmal die angestrebten Bahnanteile bei Aushub- und Kiestransporten werden am wichtigsten Standort Rafzerfeld erfüllt; gerade einmal 40 Prozent sind es gewesen anstatt der angestrebten 75 Prozent. Der auf der Schiene beförderte Anteil am Transportvolumen ist gering und hat sich in den letzten Jahren auf 10 Prozent eingependelt; die Tendenz ist leider sinkend. Trotzdem sind dies jährlich 600'000 Lastwagenfahrten und die sind weniger auf der Strasse. Eine spürbare Entlastung? Stellen wir uns doch einmal vor, im Personenverkehr würden nur 10 Prozent aller Passagiere den öffentlichen Verkehr benutzen! Wir könnten zusammenpacken, der Verkehr wäre schon längst kollabiert.

Die Motion fordert eine Gesamtschau für den Güterverkehr. Weg vom Stiefmütterchendasein – wenn ich so sagen darf – zu einer währschafte(n) Mamma Leone; wenn Sie verstehen, was ich meine. Wir müssen dazu wohlweislich Gesetze anpassen, denn in den geltenden Paragrafen herrscht überall das Modalverb «können». Und unter Formulierungen wie «unter bestimmten Umständen» kann man nichts abändern. Liebe Regierungsrätin Rita Fuhrer, mit Ausscheidung von Standorten für den Güterumschlag, mit halbbatziger Anschubfinanzierung von Anschlussgleisen bringen wir keine müde Lastwagentonne auf einen munteren Eisenbahnwagen. Hier braucht es mehr politischen Willen zum Handeln.

Wir haben damals, vor einem Jahr, bei den Beratungen in der KEVU zur Sanierungsvorlage 4104, Massnahme 183, schon darauf hingewie-

sen, dass wir am Ball bleiben werden, als die Regierung vorschlug, auf einen neuen Rahmenkredit zu verzichten. Jetzt, in Anbetracht der grossen Bauvorhaben im Limmattal- und Glatttal, sollten wir uns nicht aufs Abstellgleis stellen lassen und den Transport vermehrt auf der Strasse abwickeln; das wäre falsch. Eine Lenkungswirkung muss da sein, damit Güter vermehrt mit der Bahn spediert werden. Ich habe hierzu drei Punkte.

Erstens: Bei Grossprojekten muss der Aushub und Abtransport auf dem Hauptteil der Strecke mit der Bahn erfolgen. Das steht in der Motion. Der Kanton ist hier zum Teil vorbildlich. Beim Bau der Westumfahrung von Zürich, wo rund eine Million – Sie haben richtig gehört, man kann es auch anders sagen –, wo an 1000 Tagen 1000 Lastwagenfahrten auf der Strasse wegfallen, weil die Bahn den Abtransport des Aushubmaterials übernimmt und auf der Rückfahrt gleich Kies mitbringt.

Zweiter Punkt, steht auch in der Motion: Bauten und Anlagen mit grossem Güterverkehr dürfen nur erstellt werden, wenn ein Gleisanschluss besteht oder vorgängig erstellt worden ist. Da habe ich schlechte Beispiele: Nehmen wir Zürich-Altstetten, wo beim Bau eines grossen Dienstleistungszentrums diese Vorgaben nicht eingehalten wurden, oder aktuell einen neuen Sündenfall aus Regensdorf – Hans Frei ist jetzt nicht hier –, dort wurde vor ein paar Monaten ein grosser Lastwagenterminal erstellt. Jetzt kommt er (*Hans Frei*) gerade herein. In Regensdorf hat man diese 400 Meter Gleisverlängerung nicht geschafft. Diese Auflage wurde also nicht gemacht. Diese grosse Lastwagenfirma betreibt jetzt dort einen Terminal mit Hunderten von Lastwagenfahrten jeden Tag, aber keinen Gleisanschluss; ich bedaure das. 400 Meter hätte man das verlängern müssen.

Drittens: Ein Rahmenkredit sollte günstige Bedingungen schaffen, damit der Bauherr und Unternehmer wirtschaftlich vertretbar dazu verpflichtet werden kann, wenigstens einen Teil seiner Gütertransporte auf die Bahn zu verlagern. Der letzte Energiebericht hat uns klaren Wein eingeschenkt: Im Bereich der Bauten hat der Regierungsrat unter Federführung der Baudirektion mit dem Minergie-Programm Löbliches geleistet – Hut ab, Chapeau! –, doch die ganze eingesparte Brennstoffmenge wird mit der Zunahme des Treibstoffverbrauchs des motorisierten Individualverkehrs mehr als aufgefressen. Warum der Regierungsrat hier keinen dringenden Handlungsbedarf sieht und sich den Strohhalm der Motion nicht greift, begreife, wer wolle. Sich zu verschanzen

hinter schlechter Finanzlage, logistischen Grenzen, fehlenden Aussichten, negativem Gleisanschlussbedarf, ausgeschöpften Förderungspotenzial und zurückgehenden Beitragsgesuchen, zeugt von regierungsrätlichem Kleinmut.

Wir brauchen dezentrale Umschlagplätze für die Bahn, die aber auch benützt werden. Weg vom Strassentransport zu einer umweltfreundlichen direkten Bahnverbindung von den Seehäfen zu den Verteilzentren im Kanton Zürich.

Wir beraten gegenwärtig den kantonalen Richtplan in KPB und KEVU. In dieser Vorlage sind zehn bestehende und sieben geplante Aushub- und Güterumschlaganlagen aufgeführt. Überweisen Sie die Motion, damit den Einträgen in der Karte Taten folgen können und im Güterverkehr – ähnlich wie am Gotthard und am Lötschberg – auch bei uns eine Umlagerung und ein Systemwandel eintreten.

Jürg Stünzi (Grüne, Küssnacht): «Der Kanton Zürich fördert im Rahmen seiner Möglichkeiten den Güterverkehr auf der Schiene, insbesondere beim Verkehr über grosse Distanzen und beim Transport von Massen- und Gefahrgütern. Er fördert ferner innovative Projekte im kombinierten Verkehr und bei der Güterverteilung». Soweit zitiert aus den kantonalen verkehrspolitischen Zielen und Grundsätzen des Kantons Zürich. Wir können uns diesen Grundsätzen anschliessen. Wir wehren uns aber mit Nachdruck, wenn Grundsätze zur Augenwischerei werden und der Mut fehlt, sich den vermeintlichen Sachzwängen entgegenzustellen. Statt den Verfassungsartikel zur Förderung des Güterverkehrs mit konkreten Massnahmen umzusetzen, wurde im Rahmen des letztjährigen Sanierungsprogramms der Rahmenkredit zum Bahngüterverkehr weggespart. Ja, es kommt noch dicker! Wenn Sie diesen Verfassungsartikel in der neuen Kantonsverfassung suchen, werden Sie ihn nicht finden. Der Artikel wurde auf Druck der bürgerlichen Seite ersatzlos eliminiert. Dabei nützt doch die Erhaltung des Bahngüterverkehrs ausser dem Lastwagengewerbe allen. Die Schiene ist für den Transport schwerer Massengüter ausgelegt, die Strasse eben nicht. Einfach zur Erinnerung an unsere Strassenfreunde: Die Masse eines Fahrzeuges ist direkt proportional zu den Kräften, die auf die Strasse einwirken. Ein eintöniges Auto erzeugt also zum Beispiel in einer Kurve 40-mal geringere Querkräfte als ein 40-Tönnner. Selbst wenn diese Kräfte auf doppelt so viele Achsen verteilt sind, sind sie immer noch

um einen Faktor zehn höher; die Folge: all die Belagsschäden, Längs- und Querrisse, Wellen und Spurrinnen. Nun, mir kommen natürlich nicht die Tränen, wenn ich an die armen Strassen denke, eher aber bei den übrigen Immissionen des Schwerverkehrs: Lärm, Luftbelastung, Erschütterungen sowie die ganze Gefährdung – besonders augenfällig bei den Ortsdurchfahrten.

Die Bahnanteile im Gütertransport müssen wieder angehoben werden, wie erwähnt beispielsweise beim Aushub oder beim Kies. Solche Massnahmen müssen konsequent angegangen werden, denn jeder Tonnenkilometer, der auf die Bahn umgelagert werden kann, ist ein Gewinn. Und deshalb ist es auch Aufgabe des Kantons, in diesen verzerrten Transportmarkt einzugreifen – im Sinne des Gemeinwohls.

Ich danke für die Unterstützung unserer Motion.

Willy Germann (CVP, Winterthur): Die CVP lehnt die Motion ab. Marcel Burlet, bei unserem nächsten Geschäft sieht es dann anders aus.

Das Anliegen, möglichst viel Güterverkehr auf die Bahn zu bringen, unterstützen wir seit Jahren. Wir unterstützen die Grundsätze, die Jürg Stünzi angeführt hat, aber auch die Grundsätze des Bundes, und das ist ja vor allem das Entscheidende. Wir unterstützen aber nutzlosen Aktivismus nicht. Erlauben Sie mir deshalb, kurz in der Ratsgeschichte zu wühlen.

In der vorletzten Amtsperiode wurde ein Vorstoss Peter Stirnemann, Reto Cavegn, Willy Germann zur Förderung des Güterverkehrs überwiesen. Er glich dem nun vorgelegten Vorstoss und beinhaltete unter anderem auch einen grösseren Rahmenkredit. Der Rat machte den ursprünglichen Ratsauftrag dann aber rückgängig auf Antrag der Regierung. Warum? Die Anfrage nach Anschlussgleisen sank, der Rahmenkredit wurde nicht ausgeschöpft. Die Auflagen für den Gütertransport, vor allem den Abtransport bei Grossprojekten, sind ausreichend geregelt. Wir haben dazu Gesetzesvorlagen sogar im Abfallgesetz. Und vor allem, was nützt ein Gütertransport auf der Schiene, der auf der ersten oder der letzten Meile im Kanton Zürich optimal umweltfreundlich abgewickelt wird, bereits aber auf dem nationalen Bahnnetz, geschweige denn auf dem internationalen Bahnnetz nicht funktioniert? Nicht funktioniert wegen logistischer Probleme, wegen Kapazitätsproblemen, wegen unterschiedlicher Sicherheitssysteme, kurz: wegen eines höchst

unattraktiven Bahnangebotes im Güterverkehr bereits auf nationaler Ebene, aber vor allem auf internationaler Ebene.

Das Einzige, was der Kanton Zürich für den Güterverkehr im Moment tun sollte, wäre, Standorte für den Güterumschlag Strasse–Schiene zu schaffen. Mögliche Standorte wurden schon vor Jahren in der KEVU vorgestellt. Der neue Richtplan zeigt auf, wo ein solcher Standort sinnvoll und nötig wäre. Ich äussere mich jetzt aber nicht mehr dazu – aus Rücksicht auf die Limmattaler Kollegen Blanca Ramer und Josef Wiederkehr.

Hans Jörg Fischer (SD, Egg): In Cadenazzo in der Magadino-Ebene im Kanton Tessin steht ein grosses Früchte- und Gemüseverteilzentrum. Es besitzt einen Gleisanschluss der SBB. Trotzdem wird die meiste Ware mit dem Lastwagen hochgeführt. Es geht viel schneller und die Feinverteilung kann problemlos erfolgen. Um in der Deutschschweiz und so weiter frische Produkte erhalten zu können, ist man auf das Transportmittel Lastwagen weiterhin angewiesen.

Darum ist diese Motion abzulehnen.

Susanne Rihs-Lanz (Grüne, Glattfelden): Ich komme aus dem Zürcher Unterland, einer Region, die berühmt ist für ihre vielen Kiesgruben. Wo man auch hinsieht, entstehen grössere oder kleinere Gruben, ja manchmal regelrechte Mondlandschaften, die über Jahre hinweg bestehen oder überhaupt nicht mehr verschwinden. Bekannt dafür ist vor allem das Rafzerfeld, das langsam zum Rafzertal wird. Was geschieht nun mit diesem ausgehobenen Kies? Er wird zum grossen Teil auf Lastwagen geladen und quer durchs Zürcher Unterland in alle Himmelsrichtungen gekarrt. In der noch gültigen Kantonsverfassung und auch im Planungs- und Baugesetz wird zwar verlangt, dass der Güterverkehr – so weit möglich – mit der Bahn durchgeführt werden soll. Das Beispiel Rafzerfeld zeigt aber, dass diesem Grundsatz über Jahre hinweg nicht genügend Rechnung getragen wurde. Laut den Richtlinien im Gesamtkonzept Kiesabbau Rafzerfeld müssten 75 Prozent der Aushube und 50 Prozent der Rückführung mit der Bahn transportiert werden. In Realität werden aber nur 47 Prozent der Aushube und nur ein Drittel des Materials, das in die leeren Gruben geschüttet wird, per Schiene ins Rafzerfeld geführt. Diese «Hin- und Herkarrerei» auf der Strasse ist natürlich

eine grosse Belastung für die betroffene Bevölkerung und für die Umwelt.

Seit Jahrzehnten klagen die Menschen über den Lärm und die schlechte Luft, ausgelöst durch die vielen Lastwagentransporte. Die Forderung nach mehr Strassen und Ortsumfahrungen ist in diesem Zusammenhang verständlich. Dies führt aber, wie wir wissen, nicht zur Lösung des Problems und ist sicher – und da bin ich wirklich ganz sicher – nicht billiger als die Umlagerung der Güter auf die Bahn. Mehr Strassen generieren mehr Strassenverkehr – Beispiele dafür gibt es genügend – und der Anreiz, die Güter auf die Bahn zu bringen, ist dann definitiv vorbei.

Für mich ist es unverständlich, wie der Regierungsrat seine Nichtbemühungen zur Förderung der Verlagerung des Güterverkehrs auf die Bahn mit einem fehlenden leistungsfähigen Angebot seitens der Bahn und einem fehlenden Konkurrenzunternehmen zur Bahn begründen kann. Seine Pflicht muss es doch sein, die SBB in ihrem Bestreben nach einem noch besseren Angebot für den Transport der Güter nach vollen Kräften zu unterstützen. Es ist deshalb unbegreiflich, dass der Regierungsrat angesichts der vielen Kiesgruben, die zum grössten Teil oder ausschliesslich nur von Lastwagen erreicht werden können, seine Hände in den Schoss legt und den Rahmenkredit zur Förderung des Güterverkehrs mit der Bahn von 8 Millionen Franken auf 2 Millionen Franken mit Hilfe des Kantonsrates auch noch kürzt. Diese Haltung ist eine Ohrfeige an die Bevölkerung im Zürcher Unterland, die ja nicht nur an den Folgen der Kiestransporte, sondern eben auch unter dem Fluglärm zu leiden hat. Aber nicht nur das. Der Regierungsrat unterstützt zwar die CO₂-Abgabe – und das freut uns sehr –, aber wenn es konkret wird, es um die Luft unseres Kantons und die Luft des Zürcher Unterlandes geht, dann scheint er an eine Reduktion des CO₂-Ausstosses und einer Umsetzung des Massnahmenplans Lufthygiene wenig Interesse zu haben. Dies ist angesichts der drohenden Klimaerwärmung mehr als bedenklich.

Ich unterstütze diese Motion, weil ich nicht will, dass meine Region, die ich schliesslich hier in diesem Saal vertrete, immer mehr und endgültig zum Abfallkübel des Kantons wird.

Ernst Brunner (SVP, Illnau-Effretikon): Zu diesem Geschäft gibt es eigentlich nur noch sehr wenig zu sagen. Es widerstrebt mir nämlich,

das Gleiche zu erzählen, was vor ungefähr einem Jahr hier drinnen schon einmal diskutiert wurde. Am 24. Februar 2004 haben wir bei der Beratung des Sanierungsprogramms 04 den Rahmenkredit zur Förderung des Güterverkehrs als Sparmassnahme an einem Ort, wo es niemandem weh tut, ohne Wortmeldung von 8 auf 2 Millionen Franken gekürzt, auch aus der Erkenntnis heraus, dass nach diesen Geldern kein Bedarf besteht. Ebenfalls war damals schon klar, dass das PBG genügend Paragrafen enthält, um im Sinn der Motionäre aktiv zu werden. Was mit solch dezentralen Güterumschlagsanlagen passiert, können Sie in Effretikon gerne einmal anschauen; sie schlafen ein und modern vor sich hin.

Wenn vier Wochen nach Beschlussfassung zu einem Geschäft eine Motion eingereicht wird, die den gefassten Beschluss ins Gegenteil umkehren will, so zeugt dies meiner Meinung nach von schlechtem Demokratieverständnis und es bedeutet meiner Meinung nach einen Missbrauch des parlamentarischen Rechtes.

Im Namen der SVP-Fraktion ersuche ich Sie, diese Motion nicht an die Regierung zu überweisen.

Gerhard Fischer (EVP, Bäretswil): Die Motionäre wollen den Güterverkehr auf die Bahn umlagern. Das wollen wir auch, und zwar so, dass der Verkehrsträger Bahn seine Trümpfe ausspielen kann. Mit dieser Motion ist dies nicht oder nur in sehr geringem Masse der Fall. Mit den bestehenden gesetzlichen Grundlagen kann die Verpflichtung zum Bahnverlad auferlegt werden, die gesetzlichen Voraussetzungen dafür sind gegeben. Ebenso unterstützt der Kanton die Erschliessung von Anlagen mit grossem Güterverkehr. Zum Zweiten hat die Erfahrung gezeigt, dass die Nachfrage nach den Einrichtungen – das hat Willy Ger-mann schon gesagt – sehr beschränkt ist. Und dass der Kredit gekürzt wurde, ist eine Tatsache, ein Faktum, an dem wir im Moment nichts ändern können. Und zum Dritten müssen wir festhalten, dass die Bahn auf Umladeanlagen angewiesen ist, wenn sie nicht provisorischer Art sind. Die Bahn will im Rahmen ihres Konzeptes eine grosse Umladeanlage im Rangierbahnhof Limmattal errichten, von wo aus die Güter auf Camions umgeschlagen und im ganzen Kanton verteilt werden. Nur, die Begeisterung für derartige Umladeanlagen hält sich leider in Grenzen.

Die Bahn soll Güter transportieren, wo immer es möglich ist und Sinn macht. Es sind aber Grenzen gesetzt. Beispielsweise darf das Handicap des Transportes zum Güterbahnhof und des folgenden Umladens der Güter auf den Lastwagen nicht unterschätzt werden. Das Beispiel wiederholt sich am Bestimmungsort. Dies erklärt, dass der Slogan «Für Güter die Bahn» nicht bedingungslos überall angewendet werden kann. Die Bahn hat durchaus ein Einsatzgebiet, beispielsweise im alpenquerenden Verkehr, wo der Modal-Split dank Huckepack bereits mehr als 50 Prozent zu Gunsten der Bahn ausmacht. Wir müssen auf dieser Schiene und derjenigen der Gütertransporte über 200 Kilometer versuchen, noch mehr Güter auf die Schiene zu bringen. Wir erreichen auf diese Weise wesentlich mehr und können mit Überzeugung sagen: «Für Güter die Bahn».

Matthias Hauser (SVP, Hüntwangen): Die Motion geht zu weit. Die erste Forderung der Motionäre allerdings verdient eine nähere Betrachtung. Es geht dabei um die Aushubtransporte zu den Aushubdeponien und umgekehrt und – wie der Stellungnahme der Regierung zu entnehmen ist – natürlich auch um die Kiestransporte zu Grossprojekten, Grossbaustellen. Die Motion verlangt eine gesetzliche Regelung, dass Aushub und Kiestransporte zu Grossbaustellen zum Hauptteil der Strecke mit der Bahn erfolgen müssen.

Die Stellungnahme der Regierung dazu sagt, infolge des Richtplans, der revidiert wird, und infolge des Umweltschutzgesetzes sei eine solche gesetzliche Regelung nicht mehr weiter sinnvoll. Und weiter schiebt die Regierung in ihrer Stellungnahme die Schuld an wenigen Bahntransporten auf ein mangelndes Angebot beim Bahngüterverkehr. Die SBB seien schuld. Dies ist natürlich Mumpitz. Der Verweis auf die Richtplanrevision ist vor allem auch deshalb nicht ehrlich oder vielleicht auch einfach überholt, weil voraussichtlich genau im neuen Richtplan von den Zielen «75 Prozent Kiestransporte, 50 Prozent Aushubtransporte auf die Schiene» Abschied genommen werden wird. Diese Zahlen galten bisher für das Rafzerfeld als zugegebenermassen nie erreichtes Ziel für das Rafzerfeld, der weitaus grössten Aushubdeponie und dem grössten Kiesabbaugebiet im Kanton. Alle Fahrzeuge, die aus dem Rafzerfeld herausfahren, müssen über die Brücke Eglisau. Aus dem Rafzerfeld heraus fuhren 1985 rund 10'000 Fahrzeuge über die

Strassenbrücke Eglisau. 1997 waren es 15'800 und heute sind es 17'000. Viele darunter sind Kieslastwagen; die Belastung ist riesig.

Im Rahmen der Richtplanrevision wird nun eben Abschied genommen von den Prozentzahlen. Statt 50/75 auf die Schiene soll eine maximale Anzahl Lastwagenfahrten aus dem Rafzerfeld festgelegt werden, und zwar die Zahl von 330'000 betragen. Gleichzeitig soll eine minimale Menge des mit der Bahn zu transportierenden Kieses, nämlich 375'000 Kubikmeter festgelegt werden. Es handelt sich dabei gerade einmal um die Menge, die sowieso regelmässig zu den Betonwerken mit der Bahn transportiert wird. Schöpfen die Kiesabbauer Hastag, Toggenburger, Holcim et cetera die geplanten maximalen und minimalen Werte aus, so wird sich der künftige Bahnanteil um etwa 11 bis 25 Prozent bewegen statt dem bisherigen geplanten Anteil von 50 und 75 Prozent oder dem realisierten zwischen 40 und 50 Prozent, wie Sie gehört haben. Der Richtplan wird also von den Zielen Abschied nehmen, den Kies auf die Bahn zu bringen. Der Rest – also theoretisch wieder mehr als heute – geht mit LKW durchs Wohn- und Gewerbequartier über die Eglisauer Brücke, bremst, stinkt und beschleunigt wieder. Es würde mich freuen, wenn diese Voraussicht von der Regierung dementiert würde, wenn diese Pläne nicht bestünden. Es wäre schön, wenn diese auf jeden Fall besprochen worden wären. Der Verweis auf den Richtplan als Garant für Bahnanteile in der Stellungnahme der Regierung zu dieser Motion ist daher nicht ehrlich oder überholt.

Statt einer gesetzlichen Regelung, wie es die Motionäre wollen, wäre es aber meiner Meinung nach klüger, sich – wenn schon, dann wirklich – für die Strasse zu entscheiden und diese mit einer neuen Brücke bei Eglisau endlich dem sowieso schon vorhandenen Verkehr anzupassen. Diesbezüglich wäre ein Vermerk im Richtplan schön und hoffnungserweckend. Und mit einer Umfahrung in Eglisau könnte auch der Schmerz der von Susanne Rihs geschilderten Ohrfeige für das Unterland behoben werden.

Abstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 94 : 56 Stimmen, die Motion nicht zu überweisen.

Das Geschäft ist erledigt.

10. Üetliberg ohne Helikopter

Postulat Katharina Prelicz-Huber (Grüne, Zürich) und Ralf Margreiter (Grüne, Zürich) vom 5. April 2004

KR-Nr. 131/2004, Entgegennahme, Diskussion

Ratspräsidentin Emy Lalli: Der Regierungsrat ist bereit, das Postulat entgegenzunehmen. Lorenz Habicher, Zürich, hat an der Sitzung vom 29. November 2004 den Antrag auf Nichtüberweisung des Postulates gestellt.

Lorenz Habicher (SVP, Zürich): Helikopterlandungen im Gelände, so genannte Aussenlandungen, sind bewilligungspflichtig. Grundeigentümer und Piloten unterstehen schon heute der Aufsicht und der Kontrolle durch das Bundesamt für Zivilluftfahrt. Helikopterpiloten müssen zusätzlich im Besitze einer gültigen entsprechenden Lizenz sein; ein einfaches Heli-Brevet genügt somit also nicht. Das Bundesamt für Zivilluftfahrt nimmt seine Kontrollfunktion in diesem heiklen Bereich unter der neuen Führung klar restriktiver wahr. Beispiele sind hohe Geldbusen für die Helibetreiber – mehrere 10'000 Franken – und Lizenzentzug für fehlbare Piloten; Walliser Heliunternehmen haben dies im vergangenen Jahr schmerzlich erfahren müssen.

Dieses Postulat fordert ein Verbot, einen tiefen Eingriff in Freiheit und Selbstbestimmung im privaten Bereich. Die Postulanten werden auch nur von niederen Gefühlen – sprich: von Neid – geleitet. (*Heiterkeit.*) Grosse Teile des Üetliberg-Kulms sind in Privatbesitz, inklusive Aussichtsturm. Die Öffentlichkeit hat nur ein Wegrecht, das anlässlich des millionenschweren Ausbaus im Grundbuch erneut eingetragen wurde.

Die Entgegennahme des Regierungsrates erstaunt. Wurden in den letzten Wochen doch mehr Helikopterflüge anlässlich des WEF (*World Economic Forum*) über dem Stadtgebiet gezählt als Aussenlandungen auf dem Üetliberg in den Jahren 2002, 2003 und 2004 zusammengezählt.

Die SVP-Fraktion lehnt dieses Postulat klar ab. Wehren Sie sich heute gegen eine weitere schleichende Beschneidung privater Rechte und unterstützen Sie den Ablehnungsantrag.

Katharina Prelicz-Huber (Grüne, Zürich): Tatsächlich, Lorenz Habicher, wir wollen privates Recht beschneiden, da haben Sie sehr wohl Recht. Der Üetliberg ist ein beliebtes Naherholungsgebiet sowohl für Zürcher und Zürcherinnen als auch für die umliegenden Gemeinden, aber auch für Touristen und Touristinnen, und das als Wanderausflug so oder eben einfach als Ausflugsort mit der Üetlibergbahn. Und es ist

klar, der Üetliberg ist unter anderem deshalb so beliebt, weil es dort oben – fast – autofrei ist.

Leider wurde aber dieses Erholungspotenzial in den letzten Jahren massiv gestört, unter anderem deshalb – und da wurden verschiedentlich Klagen erhoben seitens der Anwohnenden, aber auch seitens der Spaziergänger und Spaziergängerinnen –, weil immer mehr Ausnahmegewilligungen für Autos toleriert werden. Es gibt neuerdings auch einen Shuttle-Bus auf den Kulm und – leider tatsächlich nur aus Spass, Lorenz Habicher – auch diese Helikopterflüge. Und wenn Sie von Neid sprechen: Auch ich hätte die Möglichkeit gehabt, mit dem Helikopter auf dem Üetliberg zu heiraten, denn das ist eines der ganz beliebten neuen Ziele. Mann und Frau heiraten anscheinend sehr viel besser, wenn es mit dem Helikopter auf dem Üetliberg geschieht. Es ist so, auch in unserer freiheitlichen Welt hat die Freiheit gewisse Grenzen und hat unsere Spassgesellschaft gewisse Grenzen. Es ist schlicht nicht nötig, private Tours per Helikopter auf den Üetliberg vorzunehmen; es ist eine reine Störung, und das sowohl für die Menschen als auch für die Tiere, sei es auf Grund des Lärms oder auch auf Grund der Schadstoffe.

Noch einmal: Es ist klar nicht nötig, Helikopterflüge einfach zum Vergnügen, zum Spass auszuführen. Die müssen klar verboten werden. Wir bitten deshalb mit unserem Postulat, dass der Kanton einen Antrag an das Bundesamt für Zivilluftfahrt, um dieses Verbot durchzusetzen. Und selbstverständlich sprechen wir da nicht von Notfällen, sprechen wir nicht von der Rega, sondern rein von der Beschneidung der Spassgesellschaft bezüglich der Helikopterflüge. Ich bitte Sie das Postulat zu unterstützen.

Willy Furter (EVP, Zürich): Es ist tatsächlich so, dass der Zürcher Hausberg in den letzten Jahren mehr und mehr in seiner Funktion als Naherholungsgebiet eingeschränkt wurde. Begegnete mir zum Beispiel auf dem Weg zum Üetliberg früher ein oder gar kein Auto, so sind es heute drei bis fünf Autos auf dem Spazierweg zum Kulm. Die Ruhe und Erholungsqualität des Üetlibergs wird durch die Helikopterflüge noch stärker und vermehrt in Mitleidenschaft gezogen. Es ist ja schon interessant, dass sich die SVP-Vertreter im Zürcher Gemeinderat im Üetlibergverein stark machen, ein Verein übrigens, der seit Jahren durch SVP-Vertreterinnen und -Vertreter präsiert wird. In diesem

Üetlibergverein machen sich die Mitglieder und vor allem der SVP-Vorstand für die Erhaltung der Erholungsqualität des Üetlibergs stark. Für die SVP-Mitglieder des Kantonsrates gilt das offenbar nicht. Reden Sie einmal mit Ihren Kolleginnen und Kollegen aus dem Zürcher Gemeinderat!

Ich empfehle Ihnen im Namen der EVP-Fraktion, das Postulat zu unterstützen.

Christoph Holenstein (CVP, Zürich): Seit kurzem wohne ich direkt am Fusse des Üetlibergs und schätze den benachbarten Wald als Joggingstrecke und Erholungsraum sehr. Der Üetliberg ist denn auch ein wichtiges Naherholungsgebiet der Stadtzürcher. In letzter Zeit gab es leider immer wieder Diskussionen über das Verhalten der Mountainbiker, die motorisierten Zubringerfahrten und nicht zuletzt auch über die Helikopterlandungen. Die Wanderer und Spaziergänger fühlen sich zusehends bedrängt. Der Stadtzürcher Gemeinderat und nun auch der Kantonsrat wurden daher mit Vorstössen eingedeckt. Die Grünen auf der einen Seite kämpfen gegen den motorisierten Zubringerdienst und die Helikopterlandungen, die SVP auf der anderen Seite haben mehr die Velofahrer und die Mountainbiker im Visier. Die Üetliberg-Mobilitätsdiskussion hat für mich eine Gemeinsamkeit, nämlich die mangelnde Rücksichtnahme auf die anderen.

Mit der Üetlibergbahn ist der Naherholungsraum bestens erschlossen. Private Helikopterlandungen haben meiner Ansicht nach auf dem Üetliberg nichts verloren. Hochzeitsgesellschaften empfehle ich als Alternative zum Helikopterflug, eine historische Zugskomposition der Üetlibergbahn zu mieten. Die letzten paar Meter könnte dann der Bräutigam die Braut mit der Sänfte hinauftragen. (*Heiterkeit.*)

Ich werde daher das Postulat unterstützen.

Eva Torp (SP, Hedingen): Auf der Suche nach Informationen über den Üetliberg wurde ich im Internet fündig. Eine Chronik über den Hausberg, worin die wichtigsten Ereignisse aus dem Jahr 1210 bis zum Jahr 2008 aufgelistet sind. Ja, Sie haben richtig gehört, 1210 ist die erste urkundliche Erwähnung der «Uotelenburg». Als Nächstes kommt 1267 die Zerstörung der «Üetliburg» durch die Zürcher unter Rudolf von Habsburg. Machen wir einen grossen Sprung in die Gegenwart: 2003, Umstellung der Beleuchtung des Laternenwegs von Gas auf elektri-

sches Licht, und 2008, voraussichtliche Eröffnung des Üetlibergtunnels. Während der Lärm der mobilen Gesellschaft vom Berg verschluckt werden wird, soll auf dem Berg weiterhin Ruhe herrschen. Der Üetliberg ist schon 1963 ins Inventar der zu erhaltenden Landschaften und Naturdenkmäler aufgenommen worden. Und 1983 zum offiziellen BLN-Objekt des Bundes erklärt worden. Dieses Gebiet sollte für die Bevölkerung weiterhin ein Ort der Ruhe und der Erholung sein. Hier haben in der heutigen lärmgeplagten Zeit private Helikopter-Happenings nichts zu suchen.

Wir von der SP unterstützen dieses Postulat.

Hans Jörg Fischer (SD, Egg): Die Helikopterlandungen sind auch bei uns auf dem Pfannenstiel – auch ein Naherholungsgebiet Zürichs – ein Problem. Die Landungen sind zunehmend. Auch wurden schon einige Landungen ins Quellwasserschutzgebiet, Zone eins, gemacht und sogar die Maschinen aufgetankt. Im Quellwassergebiet hat die Landwirtschaft folgende Vorschriften: Es darf nicht geweidet werden, es darf nicht gedüngt werden. Aber Landungen von Helikoptern sind auf diesem Gebiet dennoch möglich. Es ist auf dem Bachtel bekannt, dass es solche Zonen gibt. Auch auf dem Üetliberg gibt es sicher solche Zonen. Für Notfälle – also Hochzeiten zählen bei mir als Notfälle, vor allem wenn eine schwanger ist, oder? (*anhaltende Heiterkeit*) –, für Notfälle und Warentransporte bin ich aber weiterhin bereit, solche Landungen zu dulden, aber nicht in Quellgebieten. Daher unterstütze ich das Postulat, besten Dank.

Rolf Walther (FDP, Zürich): Ich wohne auch am Hang vom Üetliberg und wäre eigentlich auch betroffen von den «vielen» Helikopteranflügen auf den Berg, aber ich muss Ihnen sagen: Es geht um 20 Helikopterflüge, die hier zur Diskussion stehen. Es ist ein Wirtschaftsunternehmen auf dem Üetliberg und gegen dieses Wirtschaftsunternehmen machen sich Kreise breit, die gegen den Hardturm sind, die gegen das Kino sind, die gegen verschiedenste andere Sachen sind, zum Beispiel auch gegen Fussgänger, die am Limmat-Ufer zirkulieren wollen, weil dann dort auch mehr Verkehr ist, Katharina Prelicz, und das kann es ja nun wirklich nicht sein. Der Üetliberg braucht auch einen gewissen Helikopterverkehr (*Heiterkeit.*), genau so, wie er Velofahrer erträgt, genau so, wie er auch ein Kino auf dem Berg erträgt. Das bringt nämlich be-

deutend mehr Leute auf das Naherholungsgebiet Üetliberg, die sonst nicht dorthin kommen. Genau das ist ja der Punkt, dass unser Naherholungsgebiet viel mehr genutzt werden kann durch Fussgänger, durch Velofahrer, durch alle, die dieses schöne Gebiet überhaupt erst erleben können und sehen, wie nahe es wirklich ist. Und das ist zu fördern. Das heisst nicht, dass mehr Helikopterverkehr zu fördern ist, aber die paar wenigen Helikopter, die 20 Helikopter fliegen jede Woche auch zum Triemlispital und da merkt man es gar nicht, dass da noch ein paar mehr auf den Üetliberg raufkommen. Also lassen Sie doch bitte dieses Wirtschaftsunternehmen auf dem Üetliberg ein Unternehmen sein, das erfolgreich ist, und lassen Sie auch ein paar wenige Helikopterflüge zu. Es ist ein Verhältnisblödsinn, wegen 20 Helikopterflügen im Jahr überhaupt ein Verbot auszusprechen. Das müssten Sie an ganz verschiedenen Orten im Kanton auch tun. Und ein bisschen Spass darf ja auch sein.

Lehnen Sie dieses Postulat ab.

Ralf Margreiter (Grüne, Zürich): Ich wollte ja eigentlich nichts sagen, auch als Mitpostulant nicht, aber nach diesem Votum kann man doch nicht gar nichts mehr entgegnen. Es ist hier ja offensichtlich, dass zwei ganz verschiedene Ebenen den Diskurs miteinander nicht finden. Die eine Ebene sind diejenigen, die ein ganz konkretes Interesse haben, ganz konkret Betroffene sind wie beispielsweise die 7000 Unterzeichnerinnen und Unterzeichner aus dem unmittelbaren Umfeld einer grünen und breit abgestützten Petition, die generell die Erhaltung des Erholungsraums fordert und damit einen vernünftigen Verkehr auf dem Üetliberg. Auf der anderen Seite gibt es die Ideologen, die wir jetzt gerade in Vertretung von Rolf Walther sprechen hörten, die von abstrakten Freiheiten sprechen und von einem Wirtschaftsunternehmen auf dem Üetliberg, das natürlich existiert und existieren können soll; das aber in der Abwägung der Interessen gegenüber den Direktbetroffenen im Umland und den Nutzerinnen und Nutzern des Üetlibergs, die das auch ohne Motor können, sei es von der Luft oder sei es vom Land her. Und deren Interesse darf nicht überwiegen.

Ich hoffe nun, dass wir in diesem Rat an dieser kleinen Frage einen Sieg des Pragmatismus über die Ideologie erzielen können. Denn die 20 Flüge, die wir heute haben, sind garantiert in zehn Jahren nicht mehr 20 Flüge. Es gilt hier auch ein bisschen ein «Wehret den Anfängen!» zu

setzen, das im Übrigen gar nicht schlecht in die gesamtpolitische Landschaft rund um den Üetliberg passt, laufen doch immerhin Gespräche zwischen Kanton, Stadt und Nutzungsgruppen, um hier eine gemeinsame gute Lösung zu finden. Wenn die Regierung denn schon bereit ist, in diesem Gesamtkonzept das Postulat entgegenzunehmen, dann soll man sie doch bitte nicht daran hindern.

Theo Toggweiler (SVP, Zürich): Ich möchte diese äusserst sachliche und unideologische Diskussion noch mit zwei Punkten ergänzen, die vielfach vergessen gehen.

Zuerst zu Willy Furter: Wenn es Exponenten hat in der Stadt Zürich, die da etwas über den Uto-Kulm verfügen wollen, dann vergessen die tatsächlich, auch wenn sie Wanderer sind, dass der Uto-Kulm nicht in der Stadt Zürich ist, sondern eben zur Gemeinde Stallikon gehört. Das wäre das eine.

Die anderen, die etwas mehr vom Fliegen verstehen, wissen, dass wir nicht nur Helikopter brauchen für die Rettung von Menschen. Sie müssen bedenken, auch die Piloten haben Pflichtstunden zu leisten (*Heiterkeit*) und das können sie nicht nur mit der Rettung von Leuten. Es sind ja nicht jeden Tag zur gleichen Stunde Unfälle zu erledigen und Leute abzutransportieren, sondern Piloten haben auch Pflichtstunden, die sie erledigen müssen, und deshalb ist es halt so, dass ein Helikopterunternehmen, auch wenn es die Rega ist, auch ihre Fluggeräte für solche Einsätze einsetzen müssen. Sie sind sogar froh, dass sie diese einsetzen können.

Abstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 77 : 76 Stimmen, das Postulat nicht zu überweisen.

Das Geschäft ist erledigt.

Verschiedenes

Neu eingereichte parlamentarische Vorstösse

- **Lenkungsabgabe auf nicht erneuerbaren Energien**
Motion *Ralf Margreiter (Grüne, Zürich)*
- **Unentgeltlichkeit der Berufs- und Weiterbildungsberatung für junge Erwachsene bis 25-jährig**
Motion *Susanna Rusca Speck (SP, Zürich)*
- **Schaffung von zusätzlichen Lehrstellen für Fachangestellte Gesundheit**
Postulat *Karin Maeder-Zuberbühler (SP, Rüti)*
- **Nachkontrollen bei Mobilfunkantennen**
Postulat *Susanne Rihs-Lanz (Grüne, Glattfelden)*
- **Weiterbildungsangebot des Kantons Zürich unter erschwerten finanziellen Bedingungen**
Postulat *Lucius Dürr (CVP, Zürich)*
- **Gefängnis Winterthur**
Interpellation *René Isler (SVP, Winterthur)*
- **Fehlinvestition Swiss**
Interpellation *Alfred Heer (SVP, Zürich)*
- **Gleichbehandlung verfassungsmässiger Rechte**
Anfrage *Peter Good (SVP, Bauma)*
- **Plakatierung ausserorts auf privaten Grundstücken/Rechtsgleichheit der verschiedenen Parteien im Bezirk Hinwil**
Anfrage *Hans-Heinrich Heusser (SVP, Seegräben)*
- **Versteuerung von Entschädigungen für ein Lebenswerk**
Anfrage *Peter A. Schmid (SP, Zürich)*
- **Kunstschaffende und steuerrechtliche Selbstständigkeit**
Anfrage *Peter Anderegg (SP, Dübendorf)*
- **Nothilfe für abgewiesene Asylsuchende**
Anfrage *Peter Schulthess (SP, Stäfa)*
- **Polizeieinsatz gegen Fussballfans**
Anfrage *Peter Schulthess (SP, Stäfa)*

Rückzüge

– **Unternehmensnachfolge**

Postulat *Elisabeth Derisiotis-Scherrer* (SP, Zollikon), KR-Nr.
122/2003

Schluss der Sitzung: 11.55 Uhr

Zürich, den 31. Januar 2005

Die Protokollführerin:
Heidi Baumann

Vom Ausschuss Ratsprotokolle der Geschäftsleitung genehmigt am 14. März
2005.