


**65. Sitzung, Montag, 18. September 2000, 8.15 Uhr**

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

- Zuweisung von neuen Vorlagen..... Seite 5117
- Antworten auf Anfragen
  - *Wildschweinbestand im Kanton Zürich, insbesondere in der Region Weinland und Unterland*  
*KR-Nr. 204/2000* ..... Seite 5118
  - *Strassenunterhalt*  
*KR-Nr. 207/2000* ..... Seite 5121
  - *Rahmenbedingungen für den Flughafen Zürich-Kloten*  
*KR-Nr. 217/2000* ..... Seite 5126
  - *Landschaftsschutz und Landschaftsplanung*  
*KR-Nr. 218/2000* ..... Seite 5130
  - *Nachdiplomstudium Umweltwissenschaften*  
*KR-Nr. 219/2000* ..... Seite 5133
  - *Erteilung einer Bewilligung an die von den Scientologen geführte Privatschule ZIEL (Zentrum für individuelles und effektives Lernen)*  
*KR-Nr. 229/2000* ..... Seite 5136
- Dokumentation im Sekretariat des Rathauses
  - *Protokollauflage* ..... Seite 5138
- Begrüssung der Gäste aus Korea..... Seite 5171

**2. Neue Lehrpersonalverordnung**

Postulat Regina Bapst-Herzog (SP, Zürich), Nancy Bolleter-Malcom (EVP, Seuzach) und Esther Guyer (Grüne, Zürich) vom 11. September 2000

KR-Nr. 282/2000; Antrag auf Dringlicherklärung..... Seite 5139

**3. Fahrzeugkontrollen im Strassenverkehrsamt**

Postulat Jürg Trachsel (SVP, Richterswil), Ernst Stocker-Rusterholz (SVP, Wädenswil) und Alfred Heer (SVP, Zürich) vom 6. März 2000

KR-Nr. 98/2000, Entgegennahme ..... Seite 5144

**4. Änderung des Gemeindegesetzes § 81**

Motion Peter Good (SVP, Bauma), Gustav Kessler (CVP, Dürnten) und Regula Thalmann-Meyer (FDP, Uster) vom 3. April 2000

KR-Nr. 140/2000, Entgegennahme ..... Seite 5145

**5. Änderung des StG § 71 (Einführung Proportionaltarif) und Streichung des § 82 StG (Kapitalsteuer)**

Postulat Severin Huber (FDP, Dielsdorf) und Ruedi Noser (FDP, Hombrechtikon) vom 3. April 2000

KR-Nr. 142/2000, Entgegennahme ..... Seite 5146

**6. Konzessionierung privater Anbieter zur Erbringung von Leistungen im Bereich des Strassenverkehrs**

Motion Beat Walti (FDP, Erlenbach), Reto Cavegn (FDP, Oberengstringen) und Regula Thalmann-Meyer (FDP, Uster) vom 10. April 2000

KR-Nr. 154/2000, Entgegennahme ..... Seite 5147

**7. Rechnungsprüfung und Geschäftsprüfung in Landgemeinden**

Motion Bernhard Egg (SP, Elgg) und Markus J. Werner (CVP, Niederglatt) vom 17. April 2000

KR-Nr. 162/2000, Entgegennahme als Postulat..... Seite 5149

**8. Nachtflugbeschränkungen**

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

KR-Nr. 176/2000, Entgegennahme ..... Seite 5151

- 9. Ausbau des S-Bahn-Angebots während der Nächte der Wochenenden (Freitag/Samstag und Samstag/Sonntag)**  
 Postulat Kurt Schreiber (EVP, Wädenswil) vom 8. Mai 2000  
 KR-Nr. 177/2000, Entgegennahme ..... *Seite 5152*
- 10. Neuer Leistungsauftrag für das Universitätsspital (USZ)**  
 Postulat der KSSG, Präsident Jürg Leuthold (SVP, Aeugst a. A.), vom 15. Mai 2000  
 KR-Nr. 181/2000, Entgegennahme ..... *Seite 5153*
- 11. Bericht zu landseitigem Bahn-Shuttlebetrieb der Flughäfen Zürich und Basel-Mulhouse**  
 Postulat Regula Ziegler-Leuzinger (SP, Winterthur), Martin Mossdorf (FDP, Bülach) und Willy Germann (CVP, Winterthur) vom 15. Mai 2000  
 KR-Nr. 182/2000, Entgegennahme ..... *Seite 5155*
- 12. Flankierende Massnahmen betreffend den Betrieb des Flughafens Zürich-Kloten («Unique Airport Zurich»)**  
 Postulat Otto Halter (CVP, Wallisellen), Richard Hirt (CVP, Fällanden) und Markus J. Werner (CVP, Niederglatt) vom 19. Juni 2000  
 KR-Nr. 203/2000, Entgegennahme ..... *Seite 5156*
- 13. Flankierende Massnahmen betreffend den Betrieb des Flughafens Zürich-Kloten («Unique Airport Zurich»)**  
 Postulat Martin Bäumle (Grüne, Dübendorf) und Barbara Hunziker Wanner (Grüne, Rümlang) vom 26. Juni 2000  
 KR-Nr. 215/2000, Entgegennahme ..... *Seite 5158*
- 14. Anpassung der Stipendien-Verordnung an die aktuellen Anforderungen des lebenslangen Lernens**  
 Postulat Hugo Buchs (SP, Winterthur), Esther Guyer (Grüne, Zürich) und Nancy Bolleter-Malcom (EVP, Seuzach) vom 3. Juli 2000  
 KR-Nr. 225/2000, Entgegennahme ..... *Seite 5159*

**15. Förderung des Güterverkehrs mit der Bahn**

Bericht des Regierungsrates vom 22. Dezember 1999  
und gleich lautender Antrag der KEVU vom 9. Mai  
2000

KR-Nr. 436/1999

(gemeinsame Behandlung mit KR-Nr. 196/2000) ..... *Seite 5161*

**16. Rahmenkredit zur Förderung des Güterverkehrs mit der Bahn**

Motion Peter Stirnemann (SP, Zürich), Willy Germann  
(CVP, Winterthur), Reto Cavegn (FDP, Oberengstrin-  
gen) und Mitunterzeichnende vom 5. Juni 2000

KR-Nr. 196/2000, RRB-Nr. 1243/26. Juli 2000

(Stellungnahme)

(gemeinsame Behandlung mit KR-Nr. 436/1999) ..... *Seite 5161*

**17. Förderung der Klein- und Mittelunternehmen**

*(Reduzierte Debatte)*

Bericht und Antrag des Regierungsrates vom 5. April  
2000 zum Postulat KR-Nr. 213/1996 und gleich lau-  
tender Antrag der WAK vom 27. Juni 2000, **3773** ..... *Seite 5173*

**18. Beabsichtigter Verkauf des Staatswaldes Zürich-  
berg**

Postulat Fredi Binder (SVP, Knonau), Thomas Meier  
(SVP, Zürich) und Andreas Honegger (FDP, Zollikon)  
vom 8. November 1999

KR-Nr. 379/1999, Entgegennahme, Diskussion ..... *Seite 5182*

**19. Zusätzliche, attraktive ÖV-Angebote während der  
sanierungsbedingten teilweisen Sperrung des Au-  
tobahntunnels in Zürich-Schwamendingen**

Postulat Peter Stirnemann (SP, Zürich), Hartmuth At-  
tenhofer (SP, Zürich) und Susanna Rusca Speck (SP,  
Zürich) vom 24. Januar 2000

KR-Nr. 37/2000, Entgegennahme, Diskussion ..... *Seite 5191*

**20. Studie über ausgesteuerte Erwerbslose**

Postulat Regula Götsch Neukom (SP, Kloten), Peter Reinhard (EVP, Kloten) und Marie-Therese Büsser-Beer (Grüne, Rüti) vom 24. Januar 2000

KR-Nr. 38/2000, RRB-Nr. 744/10. Mai 2000  
(Stellungnahme) ..... Seite 5192

**21. Bildung der Flughafen AG**

Interpellation Barbara Hunziker Wanner (Grüne, Rüm-  
lang), Martin Bäumle (Grüne, Dübendorf), Susanne  
Rihs-Lanz (Grüne, Glattfelden) und Mitunterzeich-  
nende vom 20. März 2000

KR-Nr. 121/2000, RRB-Nr. 680/26. April 2000 ..... Seite 5198

**22. Eurogate und Durchgangsbahnhof**

Interpellation Willy Germann (CVP, Winterthur) und  
Mitunterzeichnende vom 10. April 2000

KR-Nr. 157/2000, RRB-Nr. 831/24. Mai 2000 ..... Seite 5207

**Verschiedenes**

– Fraktions- oder persönliche Erklärungen

- *Erklärung der CVP-Fraktion betreffend  
Frühenglisch-Entscheid der Zürcher Regierung..... Seite 5182*
- *Erklärung der SP-Fraktion betreffend  
Frühenglisch-Entscheid der Zürcher Regierung..... Seite 5212*

– Neu eingereichte parlamentarische Vorstösse ..... Seite 5213

**Geschäftsordnung**

Das Wort wird nicht verlangt. Die Traktandenliste ist in der vorlie-  
genden Form genehmigt.

**1. Mitteilungen*****Zuweisung von neuen Vorlagen***

Zuweisung an die Kommission für soziale Sicherheit und Gesundheit,  
Mitbericht Kommission für Planung und Bau:

- **Beschluss des Kantonsrates über die Bewilligung eines Kredits für die Teilsanierung des Kantonsspitals Winterthur (Erweiterung Behandlungstrakt und Neubau Therapiebad), 3804**

Zuweisung an die Finanzkommission:

- **Bericht und Antrag des Regierungsrates an den Kantonsrat über die Bewilligung von Nachtragskreditbegehren für das Jahr 2000, II. Serie, 3806**

### *Antworten auf Anfragen*

*Wildschweinbestand im Kanton Zürich, insbesondere in der Region Weinland und Unterland*

*KR-Nr. 204/2000*

*Ernst Meyer (SVP, Andelfingen) und Hansjörg Schmid (SVP, Dinhard) haben am 19. Juni 2000 folgende Anfrage eingereicht:*

Es ist bekannt, dass im nördlichen Teil unseres Kantons der Besatz an Wildschweinen und die damit verbundenen enormen Schäden immer wieder zu ernsthaften Auseinandersetzungen zwischen der Jagdverwaltung, Jägern und den betroffenen Landwirten führt. Darum bitten wir die Jagdverwaltung, uns folgende Fragen zu beantworten:

1. Wie ist die Entwicklung des Wildschweinebestandes in den letzten zehn Jahren verlaufen?
2. Wie viele Schäden, in Anzahl und Franken, wurden in den letzten zehn Jahren pro Jahr vergütet? Wann gedenkt die Jagdverwaltung auch die Instandstellungsarbeiten zu vergüten?
3. Wie viele Abschüsse von Wildschweinen wurden in den letzten zehn Jahren getätigt, aufgeschlüsselt nach Jahren?
4. Welcher Bestand an Wildschweinen ist optimal und welcher ist noch tolerierbar? Wie wird die Landwirtschaft und Jägerschaft bei diesem Entscheid mit eingebunden?
5. Mit welchen Massnahmen soll der optimale Bestand herbeigeführt werden, und in welchem Zeitraum? Sind auch unkonventionelle Massnahmen geplant (Anti-Baby-Pille)? Gibt es kantonsübergreifende Strategien? Welche Massnahmen werden durch die Jäger bereits getätigt, und wie wirken sich diese aus?

6. Einzelnen Jagdpächtern ist die Problematik rund um die Wildschweine nur wenig bekannt. Mit welchen Massnahmen will die Jagdverwaltung in diesen Regionen Einfluss nehmen?
7. Welche Massnahmen sind für den Herbst/Frühjahr 2001 vorgesehen, um die Schäden massiv zu verringern, und wie werden diese eingeleitet?
8. Wann gedenkt der Kanton eine Abschussprämie für Wildschweine einzuführen, um den grossen Aufwand der Jäger bei der Bekämpfung zu honorieren, und welche Höhe soll eine solche Prämie haben?
9. Ist der Jagdverwaltung bewusst, dass ein Revier mit Wildschweinebesatz grundsätzlich tiefer zu bewerten ist als ein Revier ohne Wildschweine bei der Festsetzung der Jagdpacht?
10. Wo bestehen Differenzen zwischen Jagdverwaltung, Jägern und den Landbesitzern, und wie wirken sich diese aus?

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

Der Wildschweinebestand ist in den vergangenen Jahren stark angestiegen. Da aussagekräftige Wildbestandeserhebungen kaum möglich sind, werden Schätzungen anhand der Abschuss- und Fallwildstatistiken vorgenommen. Der Wildschweinebestand im Zürcher Weinland und Unterland wird auf 800 bis 1000 Tiere geschätzt. Der jährliche Abschuss betrug 1990 10 Tiere und steigerte sich in den folgenden Jahren auf 50 (1995), 100 (1996), 240 (1997), 280 (1998) und 350 (1999).

Wildschweine sind seit jeher Bestandteil der Fauna im Kanton Zürich. Den tragbaren Bestand genau festzulegen, ist nicht möglich. Als unangemessen muss ein Schwarzwildbestand bezeichnet werden, wenn der Wildschaden ein erträgliches Mass überschritten hat. Das ist zurzeit in einzelnen Gebieten des Kantons der Fall.

Die durch Wildschweine verursachten Schäden an landwirtschaftlichen Kulturen haben in den letzten Jahren deutlich zugenommen. Das überrascht nicht, haben doch in den vergangenen Jahren verschiedene Umstellungen in der Landwirtschaft der Nahrungsaufnahme der Wildschweine auf dem Feld Vorschub geleistet, was vermehrte Schäden zur Folge hatte. So wird in der Biolandwirtschaft auf die Verwendung verschiedener Chemikalien verzichtet, was erwünschterwei-

se eine starke Vermehrung von Würmern, Insektenlarven usw. im Boden zur Folge hat. Andererseits stehen diese Kleintiere zuoberst auf der Nahrungsliste der Wildschweine. Die Wildschweine wühlen deshalb, wenn immer möglich, in diesen nährstoffreichen Feldern. Auch die grossflächige Anlegung von Mais- und Kartoffelfeldern an wildschadenexponierten Waldrändern erhöht das Schadenrisiko beträchtlich.

In der Wildschadenverordnung vom 24. November 1999 (LS 922.5), die in enger Zusammenarbeit mit dem Zürcher Bauernverband und der LIB (Landwirtschaftliche Information, Berufsbildung und Beratung) erarbeitet wurde, sind die wesentlichen Forderungen der Landwirtschaft mit berücksichtigt worden. Gemäss Gesetz über Jagd und Vogelschutz vom 12. Mai 1929 (LS 922.1) sind Wildschäden angemessen zu vergüten. Im Kanton Zürich werden die Wildschäden zu 20 % direkt durch die Jagdgesellschaft und zu 80 % aus dem Wildschadenfonds beglichen, der ebenfalls massgeblich durch die Jägerschaft (Jagdpachtzinse) geäufnet wird. In den vergangenen Jahren ist der Wildschadenfonds für die Vergütung von Wildschweineschäden jeweils jährlich mit rund Fr.100'000 belastet worden. Im laufenden Jahr wird dieser Betrag wesentlich höher ausfallen.

Mit gezielten Projekten unternimmt die Jägerschaft in Zusammenarbeit mit der Forst- und Landwirtschaft Massnahmen, um unverhältnismässige Schäden zu vermeiden. So werden die Lebensräume der Wildschweine attraktiver gestaltet, und es werden Versuche gemacht, die Mischung des Ablenkungsfutters an die besonderen Bedürfnisse der Wildschweine anzupassen. Damit sollen sie von den landwirtschaftlichen Kulturen fern gehalten werden. Die Projekte werden laufend an neue Erkenntnisse angepasst.

Die jagdlichen Massnahmen zur Regulierung der Wildschweinebestände im Kanton Zürich sind weitgehend ausgeschöpft. Es bestehen nur noch wenige Massnahmen, die fallweise ergriffen werden können; es handelt sich dabei vor allem um die Möglichkeit zum Abschuss einzelner schadenstiftender Tiere.

Die Jagd auf Wildschweine zählt zu den interessantesten und anspruchsvollsten Jagdarten. Im Ausland werden für Schwarzwildjagden grosse Beträge bezahlt. Es geht nicht an, dass die Wildschweinejagd im Kanton Zürich kostenfrei erfolgt. Im Übrigen ist festzuhalten, dass lediglich in 30 von 172 Jagdrevieren Wildschweine vorkommen; die zeitliche Belastung der Jagdpächter der Wildschweinreviere kann



durch Einladungen von Jagdpächtern aus den übrigen Jagdrevieren des Kantons gelindert werden. Mit Erfolg ist dies durch Intervention der Jagdverwaltung in diesem Sommer bereits getan worden.

Die Auszahlung von Abschussprämien ist aus präjudiziellen Gründen abzulehnen. Ausserdem will sich die grosse Mehrheit der Jägerschaft für die Jagdausübung nicht bezahlen lassen. Es besteht auch kein Grund, Jagdreviere mit Wildschweinebestand für die kommende Jagdrevierversteigerung gegenüber den übrigen Revieren tiefer zu bewerten. Die Jäger aus den Revieren ohne Schwarzwild helfen bereits heute mit ihren Beiträgen in den Wildschadenfonds zur Begleichung der Wildschweineschäden und der Verhütungsmassnahmen. Eine Vergünstigung des Jagdpachtzinses ist deshalb nicht angezeigt. Im Übrigen zeigt ein Vergleich der Ausgaben (Pachtzinse/Wildschadenvergütungen) und Einnahmen (Wildbretverkauf von Rehen/Schwarzwild) bei vielen Jagdgesellschaften, dass auch in Schwarzwildrevieren in der Regel der Jahrespachtzins angemessen und vergleichbar mit jenem in den Rehwildrevieren ist.

Zu beachten ist, dass mit jagdlichen Mitteln in ganz Europa das Schwarzwildproblem nirgends gelöst werden konnte. Die von Seiten des Zürcher Bauernverbandes geforderte Verwendung von Antibaby-Pillen ist heute noch praxisfremd, stellt eine ernsthafte Gefährdung der Fauna dar und lässt sich mit den Grundsätzen einer ökologischen Landwirtschaft nicht vereinbaren. Zudem steht gegenwärtig kein solches Produkt geprüft und marktreif zur Verfügung.

Das Bundesrecht sieht vor, dass Wildschäden nur «angemessen» zu entschädigen sind; es schliesst Bagatellschäden aus und verlangt zur Verhütung zumutbare Abwehrmassnahmen. Der Kanton Zürich geht mit seiner Entschädigungspraxis bei Wildschweineschäden insofern über das bundesrechtlich Verlangte hinaus, als alle Wildschweineschäden grundsätzlich voll entschädigt werden. Fehlende Abwehrmassnahmen durch Landwirte führen nicht zur Herabsetzung des Entschädigungsbetrages.

*Strassenunterhalt*  
*KR-Nr. 207/2000*

*Ernst Brunner (SVP, Illnau-Effretikon) Lucius Dürri (CVP, Zürich)*  
und *Ruedi Noser (FDP, Hombrechtikon)* haben am 19. Juni 2000 folgende Anfrage eingereicht:

Der Kanton betreibt eine eigene Tiefbaufirma (Tiefbauamt), mit welchem Strassen und Brücken geplant, gebaut, saniert und unterhalten werden. Er unterhält zu diesem Zweck eigene Planungsbüros und Werkhöfe mit entsprechenden Fahrzeug- und Maschinenparks. Zudem ist eine grosse Zahl von Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern für die Erledigung von vielfältigsten Arbeiten an der Front angestellt. Wir gehen davon aus, dass mit einer konsequenten Nutzung von Synergien mit der Privatwirtschaft erhebliche Einsparungen möglich wären: Fahrzeug- und Maschinenparks, Pikettdienste für Winterdienst und Reparaturen an Ver- und Entsorgungseinrichtungen und so weiter.

Wir fragen deshalb den Regierungsrat an:

1. Wie hoch sind die Aufwendungen für den Unterhalt und die Sanierung der Staatsstrassen pro Jahr 1995-1999?
2. Wie verteilen sich diese Aufwendungen auf Verwaltung, Amortisationen von Maschinen, Fahrzeugen und Anlagen und effektive Baukosten?
3. Welcher Anteil der Baukosten wird an Private vergeben?
4. Wie hoch waren die Motorfahrzeugsteuern der Jahre 1995-1999?
5. Welche Beträge dieser Motorfahrzeugsteuern wurden eingesetzt für Verwaltung, Unterhalt von Strassen und Brücken sowie den Neubau von Strassen, Brücken und Werkhöfen?
6. Gedenkt der Regierungsrat die Doppelspurigkeiten mit der Privatwirtschaft konsequent zu eliminieren und damit erhebliche Mittel für den Strassenbau und -unterhalt frei zu bekommen?
7. Für den Winterdienst setzt der Kanton eine grosse Anzahl Personal und viele Maschinen ein. Dieses Personal muss auch im Sommer irgendwie beschäftigt werden. Ist der Regierungsrat gewillt, diesen Zustand, der hohe Kosten verursacht, zu ändern?
8. Wie weit ist der Regierungsrat mit der Bearbeitung des 2225. Postulates betreffend Privatisierung des Unterhaltes der Kantons- und Nationalstrassen?

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

Die Zusammenarbeit mit der Privatwirtschaft im Bereich des Strassenunterhalts war bereits Gegenstand des Postulats KR-Nr. 202/1998. In der Begründung zum Antrag auf Nichtüberweisung vom 7. Oktober 1998 wurde unter Hinweis auf § 34 des Strassengesetzes

(StrG) u.a. ausgeführt, dass der bauliche Unterhalt (Belagssanierungen, Instandsetzungen usw.) heute fast ausschliesslich von privaten Bauunternehmungen ausgeführt werde. Auch beim betrieblichen Unterhalt der National- und Staatsstrassen werde rund ein Drittel der Gesamtaufwendungen als Fremdleistungen (Arbeiten und Materiallieferungen) durch Dritte erbracht. Bei den vom Tiefbauamt an Private vergebenen Arbeiten handle es sich um Outsourcing, d.h., es würden klar definierte Leistungen von Dritten bezogen, die Verantwortung bleibe jedoch beim Tiefbauamt als Besteller der Leistung. Das Tiefbauamt prüfe dabei mittels Analysen bzw. Wirtschaftlichkeitsbetrachtungen laufend, ob weitere Aufgaben an Dritte vergeben werden könnten.

Die im Staatsstrassenbau und -unterhalt anfallenden Aufgaben sind hoheitlicher Natur (vgl. §§ 6, 12, 15 und 26 des Strassengesetzes vom 27. September 1981, StrG, LS 722.1), werden aber in Anwendung von § 34 StrG so weit wie möglich und sinnvoll an private Unternehmen vergeben. Von den baulichen Unterhaltsarbeiten werden nur rund 5 % selber ausgeführt, und zwar in Fällen, die aus wirtschaftlichen und/oder zeitlichen Gründen nicht an Dritte vergeben werden können (z. B. die rasche Behebung von Kleinschäden nach Unfällen oder die Belagsinstandstellung nach kurzfristig erforderlichen Grabenaufbrüchen). Um die Betriebs- und Verkehrssicherheit jederzeit und auch langfristig zu gewährleisten, ist es aber unabdingbar, dass der Staat einen Teil dieser Arbeiten, insbesondere im betrieblichen Unterhalt, mit einer minimalen Infrastruktur selbst erledigt. Dies ermöglicht ihm unter anderem auch, das für die Kontrolle und Überwachung erforderliche Know-how aufrechtzuerhalten und auch dann handlungsfähig zu bleiben, wenn die Privatwirtschaft z.B. aus wirtschaftlichen Gründen an solchen Aufträgen nicht mehr interessiert ist. Die Unternehmen sind heute wieder fast vollständig ausgelastet, weshalb das Interesse der Wirtschaft an solchen Aufträgen bereits nachlässt. Das zeigt sich auch in der sinkenden Anzahl der Angebote und der starken Teuerung. In Anbetracht dieser Sachlage kann von Doppelspurigkeiten nicht die Rede sein.

Ein weiterer Abbau der durch den Staat erbrachten Leistungen im operativen Bereich würde wohl kurzfristig Mittel aus dem Verkauf von Infrastrukturanlagen, Fahrzeugen und Geräten freistellen; neben den dargestellten betrieblichen Unzulänglichkeiten müsste mittel- und langfristig aber auch mit einer Verteuerung gerechnet werden, da für den Staat zusätzliche Kosten für Administration, Kontrolle und

Betreuung der Unternehmen anfielen und die privaten Unternehmer im Gegensatz zum Staat Gewinn und Risiko abgedeckt haben wollen. Der Winterdienst für die Staatsstrassen wird bis auf ganz wenige Ausnahmen durch private Firmen ausgeführt. Bei demjenigen für Rad- und Gehwege werden sehr oft Aufträge an Gemeinden vergeben, da diese (in der Regel im Gegensatz zur Privatwirtschaft) ohnehin über die entsprechenden schmalen Spezialfahrzeuge verfügen. Auf den Autobahnen werden die Salzeinsätze mit staatlichem Personal und eigenen Mitteln gefahren. Für die reinen Pfadeinsätze (Schneeräumung) werden Private vertraglich verpflichtet. Der staatliche Personal-, Fahrzeug- und Gerätebestand ist grundsätzlich auf dem Minimum dessen, was unter den erwähnten Umständen für den Winterdienst erforderlich ist. Dies ermöglicht auch eine volle Auslastung sämtlicher Eigenmittel und Personen im Frühling, Sommer und Herbst. Belastungsspitzen und Spezialarbeiten, für die der Staat nicht ausgerüstet ist, werden konsequent durch Firmen aus der Privatwirtschaft abgedeckt. Diese optimierte Organisation hat sich bewährt und gewährleistet eine hohe Effizienz, Selbstständigkeit und Wettbewerbsfähigkeit, wie dies Beispiele aus der Praxis (Gründienst) zeigen. Weitere Einsparungen sind nicht mehr erzielbar, und die Nutzung der möglichen Synergien mit der Privatwirtschaft ist ausgeschöpft.

Für die Bearbeitung des am 27. September 1999 überwiesenen Postulates KR-Nr. 202/1998 betreffend Privatisierung des Unterhalts kantonaler Strassennetze sowie der Nationalstrassen ist es notwendig, zuerst sämtliche Arbeiten quantitativ und qualitativ zu definieren. Sowohl auf Bundesebene als auch im Rahmen der beteiligten Fachverbände sind Bestrebungen zur Vereinheitlichung und Koordination der Qualitätsstandards im Gang, was Leistungs- und Kostenvergleiche (Benchmarking) unter den Kantonen ermöglichen soll. Geprüft werden auch neue Zusammenarbeits- und Organisationsformen. Die Ergebnisse dieser Entwicklungen sind auf jeden Fall bei der Behandlung des Vorstosses mit einzubeziehen.

Aus den nachfolgenden Aufstellungen sind die Aufwendungen für den Unterhalt der Staatsstrassen mit Aufschlüsselung sowie der Verkehrsabgabenertrag samt Verwendungszweck für die Jahre 1995-1999 ersichtlich.

## Aufwendungen für den Unterhalt der Staatsstrassen

In Mio. Franken																
Aufwendungen für:	1995			1996			1997			1998			1999			
	E	F	T	E	F	T	E	F	T	E	F	T	E	F	T	
Verwaltung	5,3	7,3	12,6	5,4	7,3	12,7	5,5	7,6	13,1	5,1	7,7	12,8	4,8	7,8	12,6	
Betrieblicher Unterhalt	17,9	25,4	43,3	17,9	29,7	47,6	17,0	26,7	43,7	16,5	15,7	32,2	16,0	22,4	38,4	
Baulicher Unterhalt	8,9	20,6	29,5	9,0	29,4	38,4	8,5	31,5	40,0	8,3	34,1	42,4	8,0	36,0	44,0	
<b>Insgesamt</b>	<b>32,1</b>	<b>53,3</b>	<b>85,4</b>	<b>32,3</b>	<b>66,4</b>	<b>98,7</b>	<b>31,0</b>	<b>65,8</b>	<b>96,8</b>	<b>29,9</b>	<b>57,5</b>	<b>87,4</b>	<b>28,8</b>	<b>66,2</b>	<b>95,0</b>	

Legende: E = Eigenleistungen F = Fremdleistungen T = Total

Zu dieser Zusammenstellung sind folgende Bemerkungen anzubringen:

Die Aufschlüsselung der Kosten richtet sich nach der eidgenössischen Strassenrechnung.

Im Bereich Verwaltung konnten durch die Restrukturierung des Tiefbauamtes auf den 1. Juni 1998 die Eigenleistungen vermindert werden.

Durch Herabsetzung des Unterhaltsstandards konnte der Aufwand für den betrieblichen Unterhalt allgemein gesenkt werden.

Der grösste Teil der Eigenleistungen beim baulichen Unterhalt besteht aus reinen Managementarbeiten (Vorbereitung, Begleitung und Abrechnung der baulichen Ausführungsarbeiten). Infolge dringenden Nachholbedarfs mussten zusätzliche nicht mehr aufschiebbare Arbeiten ausgeführt werden. Trotz grösserem Aufwand wurden vermehrt Arbeiten an Dritte vergeben, wodurch die Eigenleistungen gesenkt werden konnten.

Reinertrag und Verwendung der kantonalen Verkehrsabgaben:

In Mio. Franken					
Reinertrag der kantonalen Verkehrsabgaben					
	1995	1996	1997	1998	1999
Insgesamt,	220,9	228,2	231,6	236,2	242,8
davon für:					
Verwaltung	12,6	12,7	13,1	12,8	12,6
Unterhalt	97,1	109,4	112,8	120,5	132,8
Bau	111,2	106,1	105,7	102,9	97,4

*Rahmenbedingungen für den Flughafen Zürich-Kloten**KR-Nr. 217/2000*

*Peter Reinhard (EVP, Kloten) und Regula Götsch Neukom (SP, Kloten) haben am 26. Juni 2000 folgende Anfrage eingereicht:*

Dem «Tages-Anzeiger» vom 24. Juni 2000 ist in einem Bericht über Leitplanken für den Flugbetrieb des Flughafens Zürich-Kloten zu entnehmen, dass Regierungsrat Ruedi Jeker nicht damit rechnet, dass der Bundesrat die erhöhten Lärmgrenzwerte und die Nachtflugregelung korrigieren wird. Der Direktor des Bundesamtes für Zivilluftfahrt, André Auer, hält dazu weiter fest: «Jeder Flughafen kann schärfere Rahmenbedingungen erlassen.»

Nach der Privatisierung des Flughafens Zürich-Kloten hat eine Expertenkommission des Bundesrates Grenzwerte empfohlen, welche vom Bundesrat jedoch übergangen und höher angesetzt wurden. Im Gegenzug haben sich die Vertretungen aus Deutschland für die Empfehlungen eben dieser Expertenkommission ausgesprochen und damit auch Entschädigungsforderungen in Aussicht gestellt, welche im einheimischen Raum nicht entrichtet würden. Ein Umstand, der so völlig unzumutbar ist. Unklar ist auch, wer denn der «Flughafen» ist, welcher «schärfere Rahmenbedingungen erlassen» kann und wer dafür zuständig ist beziehungsweise die Entschädigungen zu bezahlen hat.

Wir bitten den Regierungsrat um Beantwortung folgender Fragen:

1. Setzt sich die Regierung beim Bundesrat für die Grenzwerte der bundesrätlichen Expertenkommission ein und unterstützt sie deren Forderungen?
2. Wie gedenkt sie den Widerspruch in der Grenzwertfestsetzung zwischen deutschem und schweizerischem Gebiet zu beheben, und welche konkreten Massnahmen plant sie?
3. Wie ist die Aussage von André Auer zu interpretieren: «Jeder Flughafen kann schärfere Rahmenbedingungen erlassen.»? Wer ist für den Erlass der Rahmenbedingungen zuständig und wie gestalten sich die sachlichen, rechtlichen und politischen Abläufe und wer ist für solche Neufestsetzungen finanziell verantwortlich, wenn der Bundesrat an seinem Entscheid festhalten würde?

Der *Regierungsrat* antwortet auf Antrag der Volkswirtschafts-direktion wie folgt:

Im Sommer 1999 lud das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) die Kantone sowie die Wirtschafts- und Fachorganisationen und weitere interessierte Kreise ein, zu den Belastungsgrenzwerten für den Lärm der Landesflughäfen Stellung zu nehmen. Die vom Bund in die Vernehmlassung gegebenen Grenzwerte wichen teilweise von den Vorschlägen ab, welche die Eidgenössische Kommission für die Beurteilung von Lärm-Immissionen dem Bundesrat bereits im September 1997, also rund zwei Jahre vor der Verselbstständigung des Flughafens, unterbreitete. Der Regierungsrat hat Ende September 1999 im Rahmen der Vernehmlassung Stellung genommen zu den vom UVEK vorgeschlagenen Belastungsgrenzwerten. Die Anträge des Regierungsrates lassen sich im Wesentlichen wie folgt zusammenfassen und begründen:

Übernahme der regierungsrätlichen Definition der Erschliessung in die Lärmschutzverordnung (LSV). Begründung: Grob erschlossene, d.h. mit allen von der Öffentlichkeit zu tragenden Erschliessungseinrichtungen versehene Bauzonen sollten als im Sinne der LSV (SR 814.41) erschlossen gelten und auch bei Überschreitung der Planungswerte überbaut werden können. Wird die Erschliessung dieser Gebiete erschwert oder verunmöglicht, gehen die getätigten Investitionen der öffentlichen Hand verloren, was nicht zu verantworten wäre. Ergänzung der LSV durch eine Bestimmung betreffend die Schliessung von Baulücken und Baugebietslücken bei Überschreitung des IGW. Begründung: Dies ist gemäss Bundesamt für Umwelt, Wald und Landschaft (BUWAL) zwar zulässig, doch fehlt eine entsprechende, ausdrückliche Rechtsgrundlage.

Einführung einer Pegelkorrektur. Begründung: Sozioakustische Untersuchungen haben gezeigt, dass erst eine im Vergleich zum Strassenlärm um 2 bis 2,5 dB(A) höhere Fluglärmbelastung zum gleichen Anteil von stark gestörten Personen führt.

Gleichsetzung der Empfindlichkeitsstufe (ES) II mit ES III tagsüber. Begründung: Analoge Regelung beim Militärfluglärm und beim Zivilfluglärm zur Nachtzeit; im Übrigen wäre es wenig sinnvoll, wenn die Gemeinden in reinen Wohnzonen (ES II) mässig störende Gewerbe zuliessen, nur, damit die (leicht höheren) Werte der ES III zum Tragen kommen.

Festsetzung eines einzigen 3 Std.-Leq an Stelle der vorgeschlagenen drei 1 Std.-Leq. Begründung: Es ist sehr schwierig, die Lärmbelastung der kommenden Jahre für die drei einzelnen Nachtstunden zu

prognostizieren. Hinzu kommt, dass viele Flüge zur Nachtzeit (22.00 bis 06.00 Uhr) vor 22.00 Uhr geplant sind, infolge Verspätungen aber erst danach starten oder landen können. Die Vorhersage dieser verspäteten Flüge bzw. deren Berücksichtigung bei der Lärmbelastung ist mit grossen Unsicherheiten behaftet.

Der Regierungsrat legte in seiner Vernehmlassung zu den Belastungsgrenzwerten grosses Gewicht darauf, dass in raumplanerischer Hinsicht auch den vom Fluglärm am stärksten betroffenen Städten und Gemeinden noch ein gewisses Entwicklungspotenzial zugestanden werden muss. Die vom Bund vorgeschlagenen Planungswerte – werden sie überschritten, sind Neueinzonungen und Überbauungen in bestehenden Bauzonen grundsätzlich verboten – hätten eine solche Entwicklung in verschiedenen Gemeinden stark eingeschränkt, wenn nicht gar verhindert. Es ist in diesem Zusammenhang einmal mehr daran zu erinnern, dass die Belastungsgrenzwerte keine «Lärmkontingente» darstellen, die nicht überschritten werden dürfen. Der Flughafen Zürich als vom Bund konzessionierte Schlüsselinfrastruktur des öffentlichen Verkehrs in der Schweiz darf diese Werte mit Zustimmung des Bundes überschreiten. Allerdings muss der Flughafenhalter im Zuge des Flughafenausbaus und bei Überschreitungen des Immissionsgrenzwertes (IGW) bei den betroffenen Liegenschaften auf seine Kosten Schallschutzfenster einbauen, und er wird unter bestimmten Voraussetzungen entschädigungspflichtig (formelle Enteignung nachbarlicher Abwehrrechte).

Die Vernehmlassung des Regierungsrates zu den Belastungsgrenzwerten für den Lärm der Landesflughäfen ist sachlich begründet. Es ist deshalb nicht angezeigt, beim Bundesrat eine Herabsetzung der Grenzwerte zu verlangen.

Ein «Widerspruch in der Grenzwertfestsetzung zwischen deutschem und schweizerischem Gebiet» besteht nicht. Allfällige Entschädigungen infolge übermässigen Fluglärms würden auch Liegenschafteneigentümerinnen und -eigentümern in Süddeutschland nur dann ausgerichtet, wenn unter anderem der IGW auf der jeweiligen Liegenschaft überschritten wäre.

Mit seiner Aussage, wonach jeder Flughafen schärfere Rahmenbedingungen erlassen kann, hat der Direktor des Bundesamtes für Zivilluftfahrt (BAZL) wohl in erster Linie die neue Nachtflugordnung angesprochen, die der Bundesrat zeitgleich mit den Belastungsgrenzwerten für den Lärm der Landesflughäfen am 12. April 2000 festge-



legt und auf den 1. Mai 2000 in Kraft gesetzt hat. Vor dieser Revision waren die Flüge zur Nachtzeit zwar auch vom Bundesrecht geregelt (Art. 39 der Verordnung über die Infrastruktur der Luftfahrt, VIL, SR 748.131.1), doch enthielt die genannte Bestimmung nebst verschiedenen allgemeinen, d.h. für alle Flugplätze geltenden Regeln über die Zulässigkeit von Nachtflügen einen ausdrücklichen Vorbehalt, wonach die Regelung der Nachtflüge in den Flughafenkonzessionen und weitere Bestimmungen in den genehmigten Betriebsreglementen vorbehalten bleiben. Dieser Vorbehalt zu Gunsten jedes einzelnen Flugplatzes erscheint nicht mehr ausdrücklich in der revidierten VIL. Mit seiner Aussage bestätigt der BAZL-Direktor aber, dass trotz geänderter Nachtflugordnung noch immer ein Vorbehalt in dem Sinne gilt, dass die Flugplätze hinsichtlich der auf ihnen stattfindenden Nachtflüge strengere Bestimmungen erlassen können, als die allgemeine Nachtflugordnung der VIL sie enthält. Ein solcher Vorbehalt ergibt sich aus dem gegenüber der VIL höherrangigen Luftfahrtgesetz (LFG, SR 748.0) und dem Umweltschutzgesetz (USG, SR 814.01) des Bundes. «Schärfere» Regelungen im Sinne dieses Vorbehalts müssen ins Betriebsreglement des Flughafens aufgenommen werden und unterliegen – wie alle betriebsreglementarischen Bestimmungen – der Genehmigung des BAZL als Aufsichtsbehörde.

Allerdings müssen solche von der allgemeinen Regelung der VIL abweichenden, strengeren Nachtflugbestimmungen für einen bestimmten Flugplatz durch die hohe Fluglärmbelastung in seiner Umgebung gerechtfertigt sein. Dies dürfte mindestens dann der Fall sein, wenn die Immissionsgrenzwerte der LSV für die Nacht in dicht besiedelten Gebieten überschritten werden. Ganz im Sinne des genannten Vorbehalts hat schon das UVEK in der Baukonzession für das Dock Mitte verschärfte Nachtflugbestimmungen für den Flughafen Zürich (Nachtflugsperrung am Morgen bis 5.30 Uhr; Startverbot für geplante Charterflüge bereits ab 22.00 Uhr) verfügt, die spätestens 2001 ins Betriebsreglement aufgenommen und wirksam werden müssen. Der Regierungsrat wird im Zuge der Erarbeitung des neuen Betriebsreglements die notwendigen Festlegungen treffen im Hinblick auf eine Ausdehnung der Nachtruhe; Medien und der Öffentlichkeit wurden Ende August 2000 über die entsprechenden Ziele orientiert.

*Landschaftsschutz und Landschaftsplanung**KR-Nr. 218/2000*

*Felix Müller (Grüne, Winterthur)* hat am 26. Juni 2000 folgende Anfrage eingereicht:

Der Regierungsrat hat zeitgerecht im letzten Herbst eine Vorlage an den Kantonsrat verabschiedet, in der vom Bundesrat geforderte Landschaftsschutz in der Zürcher Richtplanung umgesetzt werden soll. Richtigerweise berücksichtigt der Antrag der Regierung die aktuellen Entwicklungen des Bundesrechtes. So wurden als zusätzliche Elemente der neuen Art. 16ff. RPG (neue Randbedingungen für die Landwirtschaftszonen) und das Landschaftskonzept (Bundesplanung gemäss Art. 13 RPG) mit entsprechenden Gebietsbezeichnungen berücksichtigt.

Der Kantonsrat hat das Einwendungsverfahren durchgeführt. Dennoch ist nun anzunehmen, dass entgegen der Zielsetzungen und entgegen des Bundesauftrages die Landschaftsplanung erst in den Jahren 2003 oder 2004 umgesetzt werden kann.

Die Landschaftsentwicklung der letzten Jahre zeigt, dass die Landschaftsräume weiter zerschnitten werden und dass die Qualitäten insbesondere von agglomerationsnahen Landschaftsräumen laufend vermindert werden.

So stellen sich für den zwischenzeitlichen Umgang mit der Landschaft im Kanton Zürich verschiedene Fragen.

#### 1. Landschaftsschutz

Der Bund ist von der Verfassung her dazu verpflichtet, diverse Landschaftsräume unter Schutz zu stellen. Dies hat er getan mit dem Bundesinventar der schützenswerten Landschaften und Naturdenkmäler (BLN) und den Inventaren der Hoch- und der Flachmoore und der schützenswerten Moorlandschaften von besonderer Schönheit. Daneben wurde ein Inventar der historischen Verkehrswege in Kraft gesetzt.

In allen Inventaren sind auch Landschaften im Kanton Zürich aufgeführt.

1. a) Wie stellt der Regierungsrat sicher, dass den in den Bundesinventaren bezeichneten Gebieten auch ohne Auftrag aus der kantonalen Richtplanung der notwendige Schutz zukommt?

1. b) Wie geht der Regierungsrat mit Landschaften um, die aus kantonalen Sicht als schützenswert erscheinen?

## 2. Landwirtschaftszonen Art. 16 RPG

Mit der Änderung des Raumplanungsgesetzes, die durch die Öffnung der zulässigen Funktionen und Aktivitäten in der Landwirtschaftszone zu weiteren Beeinträchtigungen der Landschaft führen können, entsteht ein erweiterter planerischer Handlungsbedarf für die Qualitätssicherung der Landschaftsräume.

2. a) Wie stellt der Regierungsrat sicher, dass durch die im RPG zusätzlich erlaubten Möglichkeiten in der Landwirtschaftszone nicht zu einer weiteren Beeinträchtigung von Landschaften führen wird?

## 3. Umsetzung des Landschaftskonzeptes Schweiz und anderer Bundesvorgaben

Die Aufwertung von bestehenden Landschaftsräumen, das Vernetzen von Landschaftsräumen und der ökologische Ausgleich respektive Ersatzmassnahmen durch Beeinträchtigungen von Landschaftsräumen durch Infrastrukturanlagen ist heute eine wichtige Bundesvorgabe.

3. a) Wie stellt der Regierungsrat sicher, dass die Vorgaben des Bundes trotz fehlender Bezeichnungen und Prioritätensetzung im Richtplan sinngerecht umgesetzt werden?

3. b) Wie wird sichergestellt, dass Landschaften, die aus kantonaler Sicht aufgewertet oder wieder vernetzt werden sollen, trotz fehlender Festsetzungen im Richtplan mit den notwendigen Prioritäten behandelt werden können?

## 4. Landschaftsentwicklung in Agglomerationsräumen

Die Entwicklung der Landschaftsräume in der Nähe grosser Siedlungsräume werden durch siedlungsbezogene Aktivitäten (Infrastrukturanlagen, Verkehrsbauten, Freizeitanlagen, Entsorgungseinrichtungen, usw.) in ihrer Qualität immer stärker beeinträchtigt. Es zeigt sich, dass solche Räume weder für die Landwirtschaft noch für die Erholung, noch für den Naturschutz attraktiv sind.

4. a) Wie stellt der Regierungsrat sicher, dass solche Räume, die aus kantonaler oder regionaler Sicht gefährdet sind, als solche erkannt werden, und wie können ohne richtplanerische Grundlage Aufträge zu deren Aufwertung erteilt werden?

4. b) Kann sichergestellt werden, dass die Qualität solcher Landschaftsräume weiter gemindert wird?

## 5. Nutzungsplanung

Mit den Landschaftsentwicklungskonzepten (LEK) wurde ein Instrument der Nutzungsplanung in der Landschaft entwickelt, das auf die Vielschichtigkeit der Nutzungen und Qualitäten der beplanten Landschaftsräume optimal eingehen kann.

5. a) Wie wird insbesondere in gefährdeten und in schützenswerten Landschaftsräumen die Nutzungsplanung entwickelt und für die Landschaften qualitätsverbessernd eingesetzt, ohne im Richtplan oder im Gesetz die entsprechenden Grundlagen zu haben?

5. b) Wie wird die sachgerechte Nutzungsentwicklung gemäss den Bundesvorgaben und gemäss übergeordneten kantonalen Zielsetzungen für die Landschaft gesteuert und gefördert, solange in der Richtplanung oder im Gesetz die notwendigen Grundlagen für das Anwenden geeigneter Instrumente der Nutzungsplanung nicht festgeschrieben sind?

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

Der Regierungsrat hat dem Kantonsrat am 25. August 1999 (Vorlage 3723) eine Teilrevision des kantonalen Richtplans beantragt. Die Vorlage sieht die Festlegung von Landschaftsschutzgebieten von kantonalen Bedeutung vor (Auftrag gemäss Beschluss des Kantonsrates vom 31. Januar 1995 über die Neufestsetzung des kantonalen Richtplans, Richtplantext Ziffer 3.6.3, bestätigt durch Genehmigungsvorbehalt des Bundesrates vom 15. Mai 1996). Seit Mai 1996 haben zusätzlich die bundesgesetzlichen Rahmenbedingungen deutlich geändert. Hervorzuheben sind der Landwirtschaftsartikel der Bundesverfassung (Art. 104 BV, vormals Art. 31<sup>octies</sup> BV in seiner Fassung vom 9. Juni 1996), das Landwirtschaftsgesetz (LwG, SR 910.1) vom 29. April 1998, in Kraft seit 1. Januar 1999, sowie die Änderungen des Raumplanungsgesetzes (RPG, SR 700) in den Bereichen Landschaft und Landwirtschaft vom 20. März 1998 (in Kraft seit 1. September 2000). In der Revision des Richtplans sind diese veränderten gesetzlichen Rahmenbedingungen bereits berücksichtigt, insbesondere die neuerdings ausdrücklich umschriebene Multifunktionalität der Landwirtschaftszone (Art. 104 Abs. 1 BV, Art. 1 LwG, Art. 16 Abs. 1 RPG) und die daraus abgeleitete, in Ergänzung zu Art. 2 RPG besonders auch für das Gebiet der Landwirtschaftszone festgelegte Planungspflicht gemäss Art. 16 Abs. 3 RPG. In seiner Stellungnahme vom 3. Mai 2000 zur Motion betreffend Vollzugsstopp von weiteren Landschaftsschutzmassnahmen (KR-Nr. 30/2000) hat

sich der Regierungsrat bereits ausführlich zu den gesetzlichen Grundlagen der Planung und des Vollzugs in den Bereichen Natur- und Heimatschutz geäußert. Die mit der Richtplanrevision zusätzlich zu beachtenden Aufgaben der Raumplanung, insbesondere in den Bereichen Förderung der Landwirtschaft sowie Erholungsplanung, ergeben sich vorab aus den vorstehend aufgeführten neueren Bundeserlassen.

Durch eine allfällige verzögerte Festsetzung des kantonalen Richtplans ist der Vollzug in den in der Anfrage aufgeführten Bereichen im Grundsatz nicht gefährdet, weil der Regierungsrat zum Vollzug der einschlägigen eidgenössischen und kantonalen Gesetzesbestimmungen zuständig und verpflichtet ist. Solange der kantonale Richtplan nicht den gegenwärtigen Erfordernissen entsprechend angepasst ist, fehlt aber der für alle Planungsträger verbindliche Rahmen für die gesamträumliche Entwicklung der Landschaft bzw. des Nicht-Baugebiets im Kanton Zürich. Dies führt für alle beteiligten Behörden zu erheblichem Mehraufwand im Vollzug, da bei der Festsetzung der für Grundeigentümerinnen und -eigentümer verbindlichen Pläne und Verordnungen sowie in Bewilligungs- und Projektfestsetzungsverfahren für Bauten und Anlagen im Einzelfall die erforderlichen Interessenabwägungen ohne entsprechende formelle Plangrundlage hergeleitet und vermittelt werden müssen. Daneben ist zu beachten, dass planungspflichtige Vorhaben der Landwirtschaft und des produzierenden Gartenbaus bis auf weiteres nicht mehr verwirklicht werden können. Der Erlass von Gestaltungsplänen für landwirtschaftliche Vorhaben, die über eine innere Aufstockung hinausgehen, ist ab Inkrafttreten von Art. 16a RPG nicht mehr möglich. Ab diesem Zeitpunkt ist für derartige Vorhaben gemäss zwingender bundesrechtlicher Vorgabe eine Grundlage im kantonalen Richtplan oder in einem kantonalen Gesetz erforderlich.

#### *Nachdiplomstudium Umweltwissenschaften*

*KR-Nr. 219/2000*

*Dorothee Jaun (SP, Fällanden)* hat am 26. Juni 2000 folgende Anfrage eingereicht:

Auf Grund eines vom Kantonsrat überwiesenen Postulates wurde 1989 vom Erziehungsrat ein berufsbegleitender Nachdiplomstudiengang in Umweltlehre (heute Umweltwissenschaften) an der Universität Zürich eingerichtet. Dieser Kurs hat gemäss Reglement des Erzie-

hungsrates vom 24. Oktober 1989 zum Zweck, «interdisziplinäres Fachwissen in Ökologie zu vermitteln und ganzheitliches Denken und Fähigkeiten im Umgang mit Umweltproblemen zu fördern». Seit 1989 sind sieben Zweijahreskurse durchgeführt worden. Von andern Nachdiplomkursen im Umweltbereich unterscheidet sich der Kurs durch seine Interdisziplinarität. Die Universität ist in der Lage, aus verschiedensten Fachrichtungen (Naturwissenschaften, Ökonomie, Recht, Philosophie, Psychologie usw.) hoch qualifizierte Lehrkräfte zur Verfügung zu stellen, und es werden zahlreiche Spezialisten aus der Praxis (Wirtschaft, Behörden usw.) mit einbezogen. Wegen sinkender Studentenzahlen wurde vor kurzer Zeit eine Neukonzeption des Studiums mit modularem Aufbau ins Auge gefasst. Da diese Neukonzeption noch nicht abgeschlossen ist, wurde im Herbst 1999 ein Kurs mit dem bisherigen Aufbau für die Jahre 2000/2002 ausgeschrieben; dies unter dem Hinweis, dass eine Mindestzahl von 16 Teilnehmern erforderlich sei. Es erfolgten genügend Anmeldungen, trotzdem entschied der Leiter des Kurses, Prof. Dr. Bernhard Schmid, ohne Rücksprache mit der für den Studiengang zuständigen Kommission, der Kurs werde nicht durchgeführt.

In diesem Zusammenhang bitte ich Sie um die Beantwortung folgender Fragen:

1. Warum wurde der Studiengang abgesetzt, obwohl die Neukonzeption noch nicht beendet ist, also kein Kurs in neuer Form angeboten werden kann?
2. War Prof. Dr. Bernhard Schmid befugt, in eigener Kompetenz die Nichtdurchführung des Studiengangs anzuordnen?
3. Wird bei der Neukonzeption des Studiengangs die Interdisziplinarität des Studiengangs, wodurch er sich von anderen, mehr fachorientierten Kursen unterscheidet (z.B. Uni FR und BE, SANU Biel, WWF usw.), beibehalten? Ist dies bei einem modular aufgebauten Kurs überhaupt möglich?
4. Ist beabsichtigt, bei der Neukonzeption des Studiengangs den Einbezug von Spezialisten aus der Praxis und den Bezug zur Wirtschaft beizubehalten?
5. Ist bei der Neukonzeption des Studiengangs beabsichtigt, weiterhin nicht nur Hochschulabsolventen, sondern auch Absolventen von Fachhochschulen und Bewerber mit ausgewiesener Praxis zum Studiengang zuzulassen?

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

Die organisatorische Verantwortung für den fraglichen Studiengang liegt gestützt auf das Reglement über das berufsbegleitende Nachdiplomstudium Umweltwissenschaften an der Universität Zürich vom 21. November 1995 (Reglement) beim Institut für Umweltwissenschaften. Trotz der Bemühungen des Institutsdirektors, Prof. Dr. Bernhard Schmid, in der Form von Ausschreibungen in den wichtigsten Tageszeitungen und im Internet sowie einer Informationsveranstaltung war die Teilnehmerzahl für die Durchführung des Kurses mit Beginn Wintersemester 2000/01 zur gering. Die vom Reglement geforderte kostendeckende Durchführung des Studienganges (§ 15) hätte bei der auf Fr. 9600 festgelegten Kursgebühr mindestens 16 Teilnehmende erfordert. Zwar gingen 19 definitive und eine provisorische Anmeldung ein, doch erfüllte die Mehrzahl der Interessentinnen und Interessenten die im Reglement vorgesehenen Zulassungsvoraussetzungen nicht, wonach in der Regel ein Hochschulabschluss und eine mehrjährige, Erfahrung mit Umweltproblemen vermittelnde praktische Tätigkeit gefordert werden. Die Absetzung des Kurses hatte demnach nichts mit der noch nicht beendeten Neukonzeption zu tun. Ausschlaggebend war vielmehr die zu geringe Zahl qualifizierter Studienwilliger. Die Kommission für Umweltwissenschaften wird vom Direktor bzw. der Direktorin des Instituts für Umweltwissenschaften präsiert und berät das Institut hinsichtlich Studienplan und Lehrkörper. Die organisatorische Verantwortung trägt jedoch der Institutsdirektor bzw. die Institutsdirektorin (§ 2 Reglement). Prof. Bernhard Schmid war somit berechtigt und, mangels der Möglichkeit, die Veranstaltung kostendeckend durchzuführen (§ 15), verpflichtet, den Studiengang abzusagen. Die Kommission wurde über den entsprechenden Entscheid informiert.

Zurzeit arbeitet das Institut für Umweltwissenschaften ein neues Konzept für das Nachdiplomstudium aus. Der Studiengang soll künftig modular aufgebaut sein. Am Prinzip der Interdisziplinarität soll festgehalten werden, wobei diese neu bereits innerhalb der einzelnen Kurse angestrebt wird. Bis anhin kam die Interdisziplinarität vor allem durch das Zusammenfügen der die verschiedenen Disziplinen betreffenden Kurse zu Stande. Das Konzept soll der Kommission im Herbst 2000 vorgelegt werden. Bei der Organisation der Kurse soll weiterhin die bewährte Zusammenarbeit mit Fachleuten aus der Praxis (Wirtschaft, öffentlicher Bereich usw.) gesucht werden. Diese

Leute sollten selbst einen Hochschul- oder äquivalenten Abschluss vorweisen können. Auch nach neuem Konzept sollen in der Regel nur Personen mit «akademischer Ausbildung und umweltrelevanter Berufserfahrung» einen neu zu schaffenden «Master-Titel» erhalten können. Für einzelne Module ist hingegen auch die Zulassung ausgewiesener Interessentinnen und Interessenten denkbar, die diese Voraussetzungen nicht erfüllen. Wie bereits nach heutiger Praxis wird der Zulassungsentscheid auch künftig auf Grund der Anmeldeunterlagen und – sofern diese eine Zulassung nicht zum Vornherein ausschliessen – eines persönlichen Gesprächs erfolgen, sodass eine Teilnahme von Fachhochschulabsolventinnen und -absolventen grundsätzlich möglich ist.

*Erteilung einer Bewilligung an die von den Scientologen geführte Privatschule ZIEL (Zentrum für individuelles und effektives Lernen)*

*KR-Nr. 229/2000*

*Franziska Frey-Wettstein (FDP, Zürich) und Esther Guyer (Grüne, Zürich) haben am 3. Juli 2000 folgende Anfrage eingereicht:*

Dem Vernehmen nach wurde Elisabeth Ambühl, der Leiterin der Schule Ziel, überraschend eine Bewilligung zum Führen einer Schule erteilt.

Dazu stellen sich folgende Fragen:

1. Seit dem Jahre 1987 hat der Bildungsrat der Schule Ziel die Bewilligung zur Führung einer eigenen Schule verweigert. Das Bundesgericht stützte diesen Entscheid und bekräftigte, dass der Leitung dieser Schule kein Vertrauen entgegengebracht werden dürfe. Trotz der Tatsache, dass die Kantone Aargau, Luzern und Waadt den Scientologen die Bewilligung verweigerten, kommen die Verantwortlichen der Bildungsdirektion plötzlich zu einem anderen Schluss. Was hat sie dazu bewogen, den Entscheid zu ändern? Sind von Seiten der Scientologen neue Argumente vorgelegt worden, die ihre Vertrauenswürdigkeit erhöhten?
2. In der Vergangenheit wurden nur Kinder der Scientologen in Kleingruppen unterrichtet. Jetzt ist die Schule auch für andere Kinder offen. Können patentierte Lehrerinnen und Lehrer weiterhin Unterricht in Kleingruppen erteilen, ohne einer anerkannten Schule anzugehören? Für welche Klassen ist eine Bewilligung er-



teilt worden, Unter-, Mittel- oder Oberstufe? Wie schätzt die Bildungsdirektion die Gefahr der Beeinflussung der Schüler durch die Scientologen ein? Wie will die Bildungsdirektion diese Kinder vor einer Indoktrinierung dieser Psychosekte schützen?

3. Kann diese Bewilligung wieder entzogen werden? Wer kontrolliert die Einhaltung der Bedingungen, die an die Bewilligung geknüpft sind? Was muss passieren, damit diese Bewilligung wieder entzogen werden kann?

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

Im Kanton Zürich unterliegen die Privatschulen einer Bewilligungspflicht. Sie müssen gemäss § 271 des Unterrichtsgesetzes (LS 410.1) in Verbindung mit Art. 151 der Volksschulverordnung (VSV, LS 412.111) einen der Volksschule entsprechenden Unterricht gewährleisten. Danach müssen die im Lehrplan festgelegten Lernziele erreicht werden. Bei der Privatschulbewilligung handelt es sich um eine so genannte Polizeierlaubnis. Sofern die rechtlichen Voraussetzungen (lehrplankonformer Unterricht, geeignete Schulräume und qualifizierte Lehrpersonen) erfüllt sind, besteht ein Rechtsanspruch auf Erteilung der Bewilligung.

Nach der neuen Fassung von § 150 VSV vom 8. September 1998 braucht es eine Bewilligung, wenn gleichzeitig sechs oder mehr Kinder unterrichtet oder Kinder in mehreren Gruppen von je höchstens fünf Kindern regelmässig zur selben Zeit und am selben Ort unterrichtet werden. Vor dieser Neuregelung galt der Unterricht am Zentrum für individuelles und effektives Lernen (ZIEL) als nicht bewilligungspflichtiger Privatunterricht.

Der seit über zehn Jahren am ZIEL stattfindende Privatunterricht ist lehrplangemäss. Der Unterricht findet in einem kindergerechten Klima statt. Von den Aufsichtsbehörden gab es keine negativen Rückmeldungen. Zwar hat das Bundesgericht festgestellt, dass dem Verein bzw. der Stiftung ZIEL die Vertrauenswürdigkeit zur Führung einer Privatschule abgesprochen werden kann. Bei der Schulleiterin hingegen, die das Begehren zur Führung einer privaten Primarschule als Privatperson gestellt hat, gibt es keine Hinweise, um ihr als Lehrerin und Inhaberin einer Privatschulbewilligung die Vertrauenswürdigkeit und Unbescholtenheit abzusprechen. Vielmehr wurde im Bewilligungsbeschluss des Bildungsrats festgehalten, dass gemäss Schulleit-

bild keine religiöse Beeinflussung erfolgt und die Schule überkonfessionell ist. Die bewilligte Primarschule steht allen Kindern offen; es ist nicht Bedingung, dass die Eltern bei Scientology aktiv sein müssen. Bislang sind den Aufsichtsbehörden keine Indoktrinationsversuche bekannt geworden.

Die Privatschulen werden durch die örtlich zuständige Gemeindegemeinschaftspflege, d. h. vorliegend durch die Aufsichtskommission für Privatschulen des Schul- und Sportdepartements der Stadt Zürich, und durch die Bezirksschulpflege Zürich beaufsichtigt. Bei Vorliegen von Missständen, die der Bildungsdirektion zu melden sind, kann der Bildungsrat den Bewilligungsentzug androhen oder die Privatschulbewilligung tatsächlich entziehen. Mangelhafter, nicht lehrplankonformer Unterricht oder Gefährdung des Kindeswohls sind Gründe für ein aufsichtsrechtliches Einschreiten bzw. für einen Bewilligungsentzug.

### ***Dokumentation im Sekretariat des Rathauses***

Es liegt zur Einsichtnahme auf:

Das Protokoll der 63. Sitzung vom 4. September 2000.

### ***Hinweis zu Geschäft 27***

*Ratspräsident Hans Rutschmann:* Bei der Mitteilung zur Entgegennahme der Motion KR-Nr. 432/1999 betreffend Anhörungs- und Antragsrecht von Jugendparlamenten ist der Staatskanzlei ein Übermittlungsfehler unterlaufen. Der Regierungsrat hatte beschlossen, diese Motion als Postulat entgegenzunehmen. Der Text wird in der nächsten Ausgabe der Geschäftsliste entsprechend korrigiert.

### ***Panne bei der Datierung der Tageskarten für den gesellschaftlichen Anlass***

*Ratspräsident Hans Rutschmann:* Bedauerlicherweise sind die ZVV-Tageskarten von den VBZ falsch datiert worden. Sie können Ihre bereits erhaltenen Fahrkarten im Laufe des Morgens im Rathausekretariat gegen bereinigte Billette austauschen. Sollte ein verwendetes unkorrektes Billett eine Busse hervorrufen, so wenden Sie sich bitte an

die Parlamentsdienste. Die VBZ würden allfällige ungerechtfertigte Strafzettel selbstverständlich umgehend annullieren.

## **2. Neue Lehrpersonalverordnung**

Postulat Regina Bapst-Herzog (SP, Zürich), Nancy Bolleter-Malcom (EVP, Seuzach) und Esther Guyer (Grüne, Zürich) vom 11. September 2000

KR-Nr. 282/2000; Antrag auf Dringlicherklärung

Das Postulat hat folgenden Wortlaut:

Der Regierungsrat wird aufgefordert, in der vorgeschlagenen Lehrpersonalverordnung die Bestimmungen über die Pflichtlektionen für Voll- und Teilpensen aufgrund der Ergebnisse der aktuellen Lehrer- und Lehrerinnen-Arbeitszeitstudie unverzüglich zu überarbeiten.

Begründung:

Eine neue Lehrpersonalverordnung, ergänzend zum Lehrpersonalgesetz, liegt bereits vor, enthält jedoch immer noch veraltete Bestimmungen. Dem Vernehmen nach werden schon in den nächsten Wochen die Ergebnisse einer wissenschaftlichen Lehrer- und Lehrerinnen-Arbeitszeitstudie vorliegen. Es ist deshalb nicht einzusehen, weshalb der Regierungsrat dem Kantonsrat eine Verordnung, welche die Anstellungs- und Arbeitsbedingungen der Lehrerinnen und Lehrer im Detail regelt, zur Genehmigung vorlegt, ohne sich auf aktuelle Grundlagen abstützen zu können.

Der Berufsauftrag und das Arbeitsumfeld der Lehrpersonen hat sich in letzter Zeit stark verändert. Auch die geplanten Reformen in der Volksschule, sowie die eingeleiteten Projekte wirken sich auf die Arbeitssituation der Lehrkräfte aus. In der neuen Lehrpersonalverordnung sollte diesem Umstand Rechnung getragen werden. Die Zahl der Pflichtlektionen muss endlich angepasst und auf jeder Stufe einheitlich festgelegt werden. Dass die Reallehrer und -lehrerinnen (Sekundarstufe B) heute immer noch eine Pflichtlektion mehr haben als ihre Kolleginnen und Kollegen der Sekundarstufe A, ist inakzeptabel.

Die Teilzeitanstellung muss flexibel und bedürfnisgerecht geregelt werden können, einerseits um Zeitgefässe für intensive Weiterbildung zu schaffen, andererseits aus familienpolitischen Gründen.

Der Mangel an qualifiziertem Lehrpersonal ist ein Ausdruck der sinkenden Attraktivität des Lehrberufes. Gute und zeitgemässe Arbeitsbedingungen sind deshalb dringend nötig, denn sie bilden die Grundlage für eine hohe Schulqualität und für das Gelingen der Volksschulreform.

Zur Begründung der Dringlichkeit:

Die neue Lehrpersonalverordnung sollte zusammen mit dem Lehrpersonalgesetz per 1. Oktober 2000 in Kraft treten. Dem Vernehmen nach werden jedoch schon vorher die Ergebnisse einer wissenschaftlichen Lehrer- und Lehrerinnen-Arbeitszeitstudie vorliegen, welche als Basis für die Überprüfung der geltenden Pflichtstundenzahl dienen werden. Diese neusten Erkenntnisse sollen umgehend in die neue Verordnung einfließen.

*Regina Bapst-Herzog (SP, Zürich):* Die neue Lehrpersonalverordnung, Vorlage 3805, liegt vor. Darin werden die Anstellungsbedingungen für die Lehrkräfte ergänzend zum Lehrpersonalgesetz im Detail geregelt. Diese Verordnung sollte zusammen mit dem Gesetz per 1. Oktober 2000 in Kraft treten. Unserer Meinung nach sind einige Punkte unerfreulich geregelt worden; das ist aber heute nicht das Thema.

Heute geht es darum, zu verhindern, dass eine Ungleichbehandlung von Lehrkräften der gleichen Stufe, nämlich der Oberstufe, auch in der neuen Verordnung weiterhin bestehen bleibt. Die Angleichung der Pensen der Oberstufenlehrkräfte wurde bereits mehrmals gefordert, beispielsweise als die neue Sekundarstufe eingeführt wurde oder bei der Diskussion über das Lehrpersonalgesetz. Der Regierungsrat schob diese Anpassung aber immer wieder hinaus, obwohl heute sachlich überhaupt nichts mehr dagegen spricht. Heute kommt er mit der Ausrede, man warte die Ergebnisse der Arbeitszeituntersuchung ab. Diese Ergebnisse werden mit der Angleichung der Pensen für Lehrkräfte der gleichen Stufe kaum etwas zu tun haben, sondern vielmehr mit der Überprüfung der Pensen der Lehrkräfte aller Stufen.

Wie ich erfahren habe, sollen die Ergebnisse dieser Arbeitszeitstudie noch in diesem Monat vorgestellt werden. Es gibt also keinen Grund

mehr, die Verordnung nicht umgehend anzupassen und die Lektionenzahl für alle Sekundarlehrkräfte auf vorläufig 28 Stunden festzusetzen. Das schliesst natürlich nicht aus, dass auf Grund der Studie die Pensen auf allen Stufen zu einem späteren Zeitpunkt reduziert bzw. angepasst werden können.

Die Ungleichheit der Pensen auf der Oberstufe ist stossend und ungerecht. Mit der dringlichen Überweisung des Postulats können wir noch rechtzeitig verhindern, dass die Lehrpersonalverordnung zusammen mit dem Gesetz so in Kraft tritt. Mit der Unterstützung der Dringlichkeit setzen Sie auch ein Zeichen für faire Anstellungs- und Arbeitsbedingungen der Lehrkräfte.

Ich bitte Sie, den Antrag auf Dringlicherklärung zu unterstützen.

*Oskar Bachmann (SVP, Stäfa)*: Aus den Gründen, die den Mitgliedern der KBIK bekannt sind, hätte ich den Rückzug dieses Postulats oder zumindest den Verzicht auf den überflüssigen Wunsch nach Dringlichkeit erwartet.

Zu Regina Bapst-Herzog: Es spricht doch einiges sachlich dagegen. Erstens: Der Fahrplan dieser zugegebenermassen unglücklichen Vorlage war allen bekannt, auch dem Streik provozierenden Zürcher Lehrerverband. Sorry, bei höherem IQ spricht man wahrscheinlich von einem Protestkonvent.

Zweitens: Man wusste auch, dass der Regierungsrat diese Vorlage, die ja auch einige Verbesserungen für die Lehrkräfte bereithält, auf den 1. Oktober 2000 ohnehin in Kraft setzt – dies liegt in seiner Kompetenz.

Drittens: Wer mit der Gesetzgebungsmaterie ein bisschen vertraut ist, weiss, dass der Regierungsrat allein für den § 7 zuständig ist – Arbeitszeiten für seine Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter – und nicht das Parlament.

Viertens: Der Bildungsdirektor hat mehrfach zugesichert, dass er nach der Auswertung der Arbeitszeiterfassung, welche unbereinigt vorliegt, für alle Lehrkräfte aller Stufen sofort eine Vernehmlassung anordnen wird, um dann die Neuordnung der Lektionenverpflichtung vorzunehmen.

Letztlich ist auch bekannt, dass innerhalb eines laufenden Schuljahres keine Änderung der Lektionenverpflichtungen vorgenommen werden

kann, es sei denn, es gehe um die schlichte Auszahlung einer zusätzlichen Stunde.

Auch Kolleginnen der linken Ratsseite brauchen hin und wieder eine Profilierungsaktion, obwohl diese aus meiner Sicht infolge der guten Zusammenarbeit gar nicht notwendig wäre. Ein Antrag auf Dringlichkeit dient nicht unbedingt der Profilierung – so heisst es zuweilen, wenn die SVP einen Vorstoss dringlich erklären will.

Ich bitte Sie im Namen der SVP, die Dringlichkeit nicht zu unterstützen.

*Michel Baumgartner (FDP, Rafz):* Eine Mehrheit der FDP-Fraktion unterstützt den Antrag auf Dringlicherklärung nicht. Sie ist der Meinung, dass die Beantwortung des Postulats so oder so erst nach Inkrafttreten der Lehrpersonalverordnung erfolgen würde und die Dringlicherklärung darum unnötig sei.

Eine kleine Minderheit – ich bin geneigt zu sagen, eine qualifizierte Minderheit, weil auch ich dazugehöre (*Heiterkeit*) – ist der Meinung, dass die Arbeitszeitstudie in die Verordnung einfliessen sollte, damit sich die Arbeitsbedingungen auf wissenschaftliche Grundlagen stützen. Die Dringlichkeit muss auf jeden Fall nicht im Lichte des Lehrerstreiks vom letzten Freitag gesehen werden. Ich verurteile diese Aktion aufs Schärfste. Sie entspricht nicht der Art und Weise, wie wir miteinander umgehen sollten. Sie war kontraproduktiv, der Sache nicht dienlich und verärgerte grosse Teile der Bevölkerung.

*Yvonne Eugster (CVP, Männedorf):* Die CVP-Fraktion wird den Antrag auf Dringlichkeit nicht unterstützen. Wir gehen mit den Postulantinnen einig, dass die Anzahl Pflichtstunden aller Sekundarlehrkräfte einheitlich sein muss, unabhängig davon, ob sie an der Niveaustufe A, B oder C unterrichten. Wir betrachten das Postulat jedoch nicht als dringlich. Einerseits sind die Stundenpläne für das laufende Schuljahr bereits gemacht; während des Schuljahres sollen keine Änderungen vorgenommen werden. Andererseits wird die Studie betreffend Arbeitszeit sämtlicher Lehrkräfte laut Aussage von Regierungsrat Ernst Bunschor noch dieses Jahr abgeschlossen. Warten wir deren Ergebnisse ab! Es macht wirklich keinen Sinn, voreilig eine Anpassung der Pflichtlektionen vorzunehmen, wenn wir noch nicht einmal wissen, ob diese bei 29, 28 oder gar einer anderen Zahl liegen soll.

*Nancy Bolleter-Malcom (EVP, Seuzach)*: Ich möchte zuerst aus meinem Votum in der Eintretensdebatte zur Lehrerbesoldungsverordnung vom Januar 1999 zitieren. Ich sagte damals: «Die EVP erwartet, dass die notwendige Anpassung in Bezug auf die Lohnklasse und die Pflichtstundenzahl für die Handarbeits- und Hauswirtschaftslehrkräfte vorgenommen wird. Ich muss allerdings zum Ausdruck bringen, dass die EVP, insbesondere ihre Oberstufenlehrkräfte, Mühe haben mit Versprechen der Bildungs- und der ehemaligen Erziehungsdirektion. Schon vor mehr als zehn Jahren wurde versprochen, dass die Ungleichbehandlung in der Besoldung der Reallehrkräfte im Vergleich zu den Sekundarlehrkräften neu geregelt werde.» Dieses Anliegen wurde in der Diskussion über die Mittel- und Berufsschullehrerverordnung wiederholt.

Das Anliegen des Postulats ist dringlich. Der Regierungsrat wird aufgefordert, die Bestimmungen über die Pflichtlektionen für Voll- und Teilpensen auf Grund der aktuellen Lehrpersonen-Arbeitsstudie unverzüglich zu überarbeiten. Es ist merkwürdig: Für die Zürcher Regierung – insbesondere für Regierungsrat Ernst Buschor – können Gesetzes- oder Verordnungsänderungen nicht schnell genug verlaufen, wenn er es will.

Ich bitte Sie, den Antrag auf Dringlicherklärung zu unterstützen.

*Esther Guyer (Grüne, Zürich)*: Es eilt tatsächlich, wir sind jetzt schon spät dran! Die Änderung der Lehrpersonalverordnung muss sofort vorbereitet werden, und zwar so, dass zu Beginn des nächsten Schuljahres eine neue Regelung in Kraft treten kann. Der Regierungsrat hat in dieser Frage seine Führungsaufgabe, die ihm laut Personalgesetz zusteht, vernachlässigt. Es braucht hier offenbar eine klare Stellungnahme des Parlaments, damit die ungerechte Zuteilung der Pflichtlektionen aufgehoben wird.

Oskar Bachmann, der so genau weiss, wie Gesetze und Verordnungen entstehen, ist natürlich genauso bekannt, dass man dies schon lange hätte tun sollen. Die Ungerechtigkeit ist seit langer Zeit bekannt und jetzt liegt noch diese Arbeitszeitstudie vor. Es hindert uns nichts daran, endlich zu handeln. Es braucht den Druck des Parlaments und vielleicht auch den Druck der kleinen, unqualifizierten Mehrheit der Freisinnigen, damit etwas passiert.

Ich bitte Sie, den Dringlichkeitsantrag zu unterstützen.

*Abstimmung*

**Der Antrag auf Dringlicherklärung wird von 59 Ratsmitgliedern unterstützt. Das notwendige Quorum von 60 Stimmen ist nicht erreicht.** Der Vorstoss wird als gewöhnliches Postulat auf die Traktandenliste gesetzt.

Das Geschäft ist erledigt.

**3. Fahrzeugkontrollen im Strassenverkehrsamt**

Postulat Jürg Trachsel (SVP, Richterswil), Ernst Stocker-Rusterholz (SVP, Wädenswil) und Alfred Heer (SVP, Zürich) vom 6. März 2000  
KR-Nr. 98/2000, Entgegennahme

Das Postulat hat folgenden Wortlaut:

Der Regierungsrat wird aufgefordert, die Fahrzeugkontrollen im Kanton Zürich vermehrt oder ganz den privaten Garagenbetreibern zu überlassen und deshalb umgehend die Änderung der entsprechenden gesetzlichen Bestimmungen in die Wege zu leiten.

Begründung:

Bekanntlich gibt es zwei Kategorien von Personen hinsichtlich der Vorführung ihrer Motorfahrzeuge im Kanton Zürich. Die einen lassen – unabhängig vom kantonalen Prüfungsmodus – ihr Fahrzeug regelmässig durch eine Fachperson warten und lassen dieses auch nach erfolgter Aufforderung durch das Strassenverkehrsamt durch den Garagisten vorführen; usanzgemäss mit wenig Problemen. Die andere Personenkategorie fährt monate- beziehungsweise jahrelang ohne Wartung durch Fachpersonen ihr Fahrzeug und lässt dann – aufgrund der konkret beanstandeten Mängel am persönlich vorgeführten Fahrzeug – genau diese Mängel vom Garagisten beheben. Diese zweite Kategorie nimmt eine Dienstleistung des Strassenverkehrsamtes entgegen, welche eigentlich durch das Garagengewerbe zu erfolgen hätte und keineswegs zu den vordringlichen Staatsaufgaben gehört. Die erste Kategorie dagegen beansprucht den Staat in einem unnötigen Ausmass; der faktischen Auslagerung der Kontrolle könnte deshalb ruhig auch das theoretische Outsourcing folgen (eventuell auch die Einführung von Stichproben-Prüfungen).



Mit entsprechenden gesetzlichen Änderungen liesse sich das Strassenverkehrsamt massiv entlasten.

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

*Hartmuth Attenhofer (SP, Zürich):* In Vertretung von Sabine Ziegler stelle ich Antrag auf Nichtüberweisung.

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

Das Geschäft ist vorläufig erledigt.

#### **4. Änderung des Gemeindegesetzes § 81**

Motion Peter Good (SVP, Bauma), Gustav Kessler (CVP, Dürnten) und Regula Thalman-Meyer (FDP, Uster) vom 3. April 2000  
KR-Nr. 140/2000, Entgegennahme

Die Motion hat folgenden Wortlaut:

Der Regierungsrat wird beauftragt, § 81 Abs. 3 des Gemeindegesetzes wie folgt zu ergänzen: «Die Gemeindeordnung kann bestimmen, dass die beziehungsweise der von den Stimmberechtigten gewählte Präsidentin beziehungsweise Präsident der Schulpflege von Amtes wegen dem Gemeinderat angehört».

Begründung:

Auf Grund des heute geltenden Gesetzes besteht die Möglichkeit, dass die Präsidentin beziehungsweise der Präsident der Schulpflege von Amtes wegen dem Gemeinderat angehört, nur in Gemeinden mit ausserordentlicher Gemeindeorganisation. Dagegen haben Gemeinden mit ordentlicher Organisation auf Grund des geltenden Rechtes diese Möglichkeit nicht. Nachdem viele Gemeinden unseres Kantons sich mit dem Gedanken tragen (oder die entsprechenden Vorbereitungen bereits getroffen haben), die Schulgemeinden mit der politischen Gemeinde zu verschmelzen, also eine Einheitsgemeinde zu schaffen, ist es dringend nötig, so rasch als möglich diese Gesetzesänderung vorzunehmen. Viele Vertreter der Schul- als auch der Gemeindebehörden sehen in der Einsitznahme der Schulpräsidentin oder des Schulpräsidenten im Gemeinderat die beste Voraussetzung, den schulischen Belangen im Gemeinderat die nötige Gewichtung und Nachachtung zu verschaffen.

*Ratspräsident Hans Rutschmann:* Der Regierungsrat ist bereit, die Motion zur Prüfung und Antragstellung entgegenzunehmen. Es wird kein Antrag auf Nichtüberweisung gestellt.

**Die Motion KR-Nr. 140/2000 ist überwiesen.**

Das Geschäft ist erledigt.

### **5. Änderung des StG § 71 (Einführung Proportionaltarif) und Streichung des § 82 StG (Kapitalsteuer)**

Postulat Severin Huber (FDP, Dielsdorf) und Ruedi Noser (FDP, Hombrechtikon) vom 3. April 2000

KR-Nr. 142/2000, Entgegennahme

Das Postulat hat folgenden Wortlaut:

Der Regierungsrat wird gebeten zu prüfen, ob im Kanton Zürich nicht ein einheitlicher Steuersatz (Proportionaltarif) zur Besteuerung der Unternehmen eingeführt werden kann (Abänderung § 71). Gleichzeitig soll die Kapitalsteuer (§ 82) abgeschafft werden. Falls dieses Vorgehen mit der Steuerharmonisierung in Konflikt kommt, sollen die tiefsten Promillesätze vorgelegt werden, die innerhalb der Harmonisierung möglich sind. Die beiden Paragraphen sollen so abgeändert werden, dass das Steueraufkommen gleich bleibt.

Begründung:

Auf Bundesebene und in einigen Kantonen kennt man bereits einen einheitlichen Steuersatz. Bedauerlicherweise wurde das bei der letzten Steuerrevision im Kanton Zürich nicht eingeführt. Die aktuell gültige Regelung benachteiligt kleine und mittlere Betriebe, die im Normalfall nur über ein kleines Eigenkapital verfügen. Ganz besonders stossend an der aktuellen Regelung ist, dass neu gegründete Firmen und stark wachsende Unternehmen, die in der Regel auch viele neue Arbeitsplätze generieren, bei Erreichung der Gewinnschwelle nach Verrechnung der Anfangsverluste sofort einen hohen Steuersatz bezahlen müssen. Als Eigenkapital gilt im Minimum das nominelle Aktienkapital. Wenn eine Firma gegründet wird und in neue Produkte investiert und dadurch anfangs Verluste macht, muss die Firma auf

diesem Aktienkapital trotz der Verluste die Kapitalsteuer entrichten. Wenn Kapitalgesellschaften auf Gewinnausschüttungen verzichten, die sie ja bereits versteuert haben (thesauriert), erhöht sich das steuerbare Eigenkapital im entsprechenden Umfang, was zu einer Doppelbelastung führt. Aus unternehmerischer Sicht ist es aber sinnvoll, wenn die Firmen die Gewinne nicht vollständig ausschütten, sondern dem Eigenkapital zuschlagen. Das zur Verfügung stehende Eigenkapital ist eine wichtige Grösse für die Investitionsfähigkeit eines Unternehmens. Die Kapitalsteuer ist nicht zuletzt auch ein Standortnachteil, da im Steuerausscheidungsverfahren die Kapitalsteuer nicht angerechnet wird.

*Ratspräsident Hans Rutschmann:* Der Regierungsrat ist bereit, das Postulat zur Berichterstattung entgegenzunehmen. Es wird kein Antrag auf Nichtüberweisung gestellt.

**Das Postulat KR-Nr. 142/2000 ist überwiesen.**

Das Geschäft ist erledigt.

## **6. Konzessionierung privater Anbieter zur Erbringung von Leistungen im Bereich des Strassenverkehrs**

Motion Beat Walti (FDP, Erlenbach), Reto Cavegn (FDP, Obengröningen) und Regula Thalmann-Meyer (FDP, Uster) vom 10. April 2000

KR-Nr. 154/2000, Entgegennahme

Die Motion hat folgenden Wortlaut:

Der Regierungsrat wird aufgefordert, die rechtlichen Grundlagen zu schaffen für eine möglichst weitgehende Öffnung der heute vom Strassenverkehrsamt erbrachten Leistungen für private Anbieter, insbesondere in den folgenden Bereichen:

- Erstmalige Zulassung und Inverkehrsetzung von Fahrzeugen zum Strassenverkehr (Prüfung der technischen Konformität, Nummernausgabe etc.)
- Periodische technische Prüfung der Verkehrstauglichkeit von Fahrzeugen

– Bezug von Gebühren und Abgaben.

Die Zulassung privater Anbieter ist von einer Konzession abhängig zu machen, welche bei Nachweis der erforderlichen Qualifikationen und einer ausreichenden Qualitätssicherung gegen Entgelt erteilt wird.

Konzessionierten privaten Anbietern sollen die technischen Anlagen des Strassenverkehrsamtes im Bereich der Fahrzeugprüfung zur entgeltlichen Nutzung offenstehen.

Begründung:

Das Strassenverkehrsamt des Kantons Zürich ist heute ein moderner Dienstleistungsbetrieb der kantonalen Verwaltung. Die Zulassung weiterer, privater Dienstleister vermöchte die Leistungsfähigkeit und Kundenfreundlichkeit zugunsten der Leistungsbezüger zweifellos zu sichern und weiter zu steigern. Dass sich die meisten der erbrachten Leistungen auch bestens für eine Privatisierung eignen, zeigt das Beispiel von Deutschland (Technische Überwachungsvereine, TÜV) sowie entsprechende Überlegungen in den Kantonen Bern und Luzern.

Durch wettbewerbsfördernde Gestaltung des Konzessionssystemes (Anzahl Konzessionäre, Konzessionsgebühr, Konzessionsdauer etc.) kann die bestmögliche Effizienz zugunsten der Leistungsbezüger ohne nennenswerte Einnahmehausfälle der Staatskasse bewerkstelligt werden.

Die Eintrittsschranken für private Leistungserbringer sollten so tief wie möglich liegen, was durch die Zugänglichkeit der technischen Anlagen des Strassenverkehrsamtes gewährleistet werden kann.

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

*Hartmuth Attenhofer (SP, Zürich):* In Stellvertretung von Sabine Ziegler stelle ich Antrag auf Nichtüberweisung.

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

Das Geschäft ist vorläufig erledigt.

## **7. Rechnungsprüfung und Geschäftsprüfung in Landgemeinden**

Motion Bernhard Egg (SP, Elgg) und Markus J. Werner (CVP, Niederglatt) vom 17. April 2000

KR-Nr. 162/2000, Entgegennahme als Postulat

Die Motion hat folgenden Wortlaut:

Der Regierungsrat wird eingeladen, dem Kantonsrat eine Änderung des Gemeindegesetzes zu unterbreiten, damit den Rechnungsprüfungskommissionen in Gemeinden mit ordentlicher Gemeindeorganisation auch Geschäftsprüfungsbefugnis zukommt.

Begründung:

In Gemeinden mit ordentlicher Gemeindeorganisation, das heisst Landgemeinden mit Gemeindeversammlung, überwacht die Rechnungsprüfungskommission den Finanzhaushalt (§ 83a Abs. 1 des Gemeindegesetzes). § 140 konkretisiert die Aufgabe. Die RPK prüft demnach insbesondere Voranschlag, Jahresrechnung und Spezialbeschlüsse auf

- finanzrechtliche Zulässigkeit;
- finanzielle Angemessenheit;
- rechnerische Richtigkeit.

Sie hat keine grundsätzliche Geschäftsprüfungsbefugnis. Der Gesetzgeber geht gewissermassen davon aus, die Stimmbürgerschaft, respektive die Gemeindeversammlung übernehme die Funktion der Geschäftsprüfung. Das ist aus verschiedenen Gründen je länger je mehr zur Fiktion geworden. Wenn nicht gerade umstrittene Geschäfte anstehen, bleibt die Stimmbürgerschaft den Gemeindeversammlungen zunehmend fern. Auch verfügt sie weder über den Einblick noch meist über das Fachwissen, um Geschäftsprüfung im eigentlichen Sinne ausüben zu können. Die geltende Regelung führt für die Behörden zwangsläufig zu einer Gratwanderung. Gemeindeversammlung und Stimmbürgerschaft kann es an sich nur recht sein, wenn die RPK die Sache gründlich, kompetent und kritisch anschaut. Andererseits betritt die RPK schnell einmal den Kompetenzbereich der Exekutiven oder eben der Gemeindeversammlung, wenn sie über ihren Beurteilungsspielraum hinausgeht, beispielsweise Zweckmässigkeitsüberlegungen anstellt und dann eigene Anträge stellt oder wenn sie sich in die Budgetdebatte einschaltet. Kritik und Hinterfragung

von Anträgen der Exekutiven kann zur (allenfalls ungesetzlichen) Einmischung werden. In vielen Landgemeinden besteht deshalb eine latente oder gar ständige Auseinandersetzung darüber, wo die Grenze beim Überprüfungs- und Beurteilungsspielraum der RPK zu ziehen ist. In Parlamentsgemeinden bestehen bereits Geschäftsprüfungskommissionen. Es erscheint als naheliegend und Angesichts der heutigen Anforderungen an die Verwaltung und Steuerung von Gemeinwesen als erforderlich, die RPK in den Landgemeinden von Gesetzes wegen auch mit Geschäftsprüfungsbefugnis auszustatten.

*Ratspräsident Hans Rutschmann:* Der Regierungsrat ist bereit, die Motion als Postulat zur Berichterstattung entgegenzunehmen. Die Motionäre sind mit der Umwandlung einverstanden.

*Georg Schellenberg (SVP, Zell):* Ich stelle Antrag auf Nichtüberweisung.

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

Das Geschäft ist vorläufig erledigt.

## **8. Nachtflugbeschränkungen**

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

KR-Nr. 176/2000, Entgegennahme

Das Postulat hat folgenden Wortlaut:

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



Begründung:

Der Bundesrat hat eine Änderung der Benützungsbestimmungen der schweizerischen Flughäfen zur Nachtzeit beschlossen. Die Nachtflugbeschränkungen unterscheiden neu nicht mehr nach Linien- und Charterverkehr. Diese Nachtflugbeschränkungen sind nur auf Verordnungsstufe festgesetzt und somit bei Bedarf jederzeit wieder aufhebbar. Wenn man sieht, wie gezieltes Lobbying der Swissair in der Vergangenheit immer wieder zum gewünschten Ziel führte und die Anliegen der Flughafenwohnerinnen und -anwohner so konsequent auf der Strecke blieben, müssen Nachtflugbeschränkungen dringendst auf Gesetzesebene festgesetzt werden, denn nur so kann die Nachtruhe für die Flughafenwohnerinnen und -anwohner langfristig gesichert werden. Zudem ist wieder wie bis anhin auch in den Nachtrandstunden zwischen Linien- und Charterverkehr zu unterscheiden und Starts für Charterflüge sind ab 22.00 Uhr zu verbieten. Denn die vom Bundesrat neu beschlossene Regelung öffnet Schleusen für den Charterverkehr nach 22.00 Uhr und anerkennt dabei die wissenschaftlich nachgewiesene gesundheitsschädliche Wirkung von Fluglärm (insbesondere nachts) nicht.

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

*Ruedi Hatt (FDP, Richterswil):* Ich stelle Antrag auf Nichtüberweisung.

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

Das Geschäft ist vorläufig erledigt.

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

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

KR-Nr. 177/2000, Entgegennahme

Das Postulat hat folgenden Wortlaut:

Der Regierungsrat wird eingeladen, in Zusammenarbeit mit SBB und dem ZVV die Möglichkeit der Einführung von stündlichen Verbindungen bis morgens 4.00 Uhr auf dem Netz der Zürcher S-Bahn zu prüfen. Gleichzeitig sollen in den wichtigsten Agglomerationsgemeinden Busverbindungen in die Quartiere angeboten werden. Für diese Angebote wären die normalen ZVV-Billette anwendbar, wobei ein bescheidener Zuschlag im heutigen Rahmen durchaus verantwortet werden kann. Die Einführung wäre, wenn möglich, auf Fahrplanwechsel 2001 vorzusehen.

Begründung:

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

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

Hier könnte die S-Bahn mit stündlichen Fahrgelegenheiten bis 4.00 Uhr in die Lücke springen, wobei auch die wichtigsten Busverbindungen in den wichtigsten Agglomerationsgemeinden miteinzubeziehen wären.

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

*Ruedi Hatt (FDP, Richterswil):* Ich stelle Antrag auf Nichtüberweisung.

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

Das Geschäft ist vorläufig erledigt.

### **10. Neuer Leistungsauftrag für das Universitätsspital (USZ)**

Postulat der KSSG, Präsident Jürg Leuthold (SVP, Aeugst a. A.), vom 15. Mai 2000

KR-Nr. 181/2000, Entgegennahme

Das Postulat hat folgenden Wortlaut:

Der Regierungsrat wird eingeladen, den Leistungsauftrag für das USZ so anzupassen, dass sich seine Tätigkeit auf die Kernaufgaben wie spezialisierte und hochspezialisierte klinische Dienstleistungen, Weiter- und Fortbildung in medizinischen Spezialdisziplinen und die klinische Forschung konzentrieren.

Begründung:

Die Entwicklung und der Fortschritt der modernen Medizin bedeutete für das USZ eine grosse Herausforderung. Das damit verbundene Wachstum der einzelnen Departemente hat dazu geführt, dass eine Führung und Steuerung des USZ als Gesamtbetrieb nicht mehr gewährleistet ist. Deshalb sind verschiedene kurz- und langfristige Veränderungsschritte nötig.

Die im Postulat KR-Nr. 53/1998 zur Führungsstruktur des Universitätsspitals aufgestellten Forderungen zur Reorganisation des USZ sind nur zum kleinen Teil erfüllt worden. Eine Betriebsanalyse hat Stärken und Schwächen des USZ ausgewiesen und darauf aufbauend

Verbesserungen vorgeschlagen, die nur teilweise durchgeführt wurden.

Die grundsätzliche Frage einer Neupositionierung des USZ in einem veränderten Umfeld wurde dabei ausgeklammert. Der an das Deutsche Krankenhausinstitut (DKI) vergebene Auftrag einer «Bedarfs- und Strukturanalyse der spezialisierten und hochspezialisierten Versorgung im Kanton Zürich» ist von den Fachleuten als unseriös und unbrauchbar taxiert und entsprechend schubladisiert worden.

Handlungsbedarf für eine Restrukturierung und Anpassung der Aufgabenbereiche des USZ ist aber nach wie vor in den folgenden Bereichen dringend angezeigt:

#### 1. Grundversorgung:

Das USZ soll im Bereich der Grundversorgung nur eine beschränkte Dienstleistung anbieten, soweit es für die Bedürfnisse von Notfallversorgung und Forschung angezeigt ist. Falls über diesen Bedarf hinaus Grundversorgungs-Patienten behandelt werden sollen, ist das USZ nur dann dazu berechtigt, wenn die Kosten nachweislich nicht höher sind, als dies bei einem anderen Spital der Spitalliste der Fall ist. Diese Regelung soll vorrangig für die allgemeine Poliklinik des Departements Innere Medizin gelten; ausgenommen davon sind Sprechstunden im ambulanten Sektor. Es soll das Prinzip der Subsidiarität gelten.

#### 2. Departement Forschung:

Ein Koordinationsgremium soll in einem internen Wettbewerb über Forschungsstellen und die Zuteilung von Räumen periodisch entscheiden. Die heute gültige Besitzstandgarantie in Bezug auf Forschungsressourcen soll aufgehoben werden.

#### 3. Aus- und Weiterbildung von Studierenden und Assistenzärztinnen und -ärzten:

Die Verantwortlichkeiten für Aus- und Weiterbildung sind in Zusammenarbeit mit der Universität und den Fachgesellschaften verbindlich zu regeln. Auch andere Spitäler sollen schon in frühen Semestern als Ausbildungsstätten einbezogen werden. Es sind Anreize zu schaffen, dass sich die praktizierenden Ärztinnen und Ärzte im Rahmen der geforderten praxisorientierten Ausbildung freiwillig engagieren. Die Weiterbildung in Sozialkompetenz und Medizin-Ökonomie ist für alle Ärztinnen und Ärzte zu intensivieren.

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

Es wird kein Antrag auf Nichtüberweisung gestellt.

**Das Postulat KR-Nr. 181/2000 ist überwiesen.**

Das Geschäft ist erledigt.

### **11. Bericht zu landseitigem Bahn-Shuttlebetrieb der Flughäfen Zürich und Basel-Mulhouse**

Postulat Regula Ziegler-Leuzinger (SP, Winterthur), Martin Mossdorf (FDP, Bülach) und Willy Germann (CVP, Winterthur) vom 15. Mai 2000

KR-Nr. 182/2000, Entgegennahme

Das Postulat hat folgenden Wortlaut:

Der Regierungsrat wird aufgefordert, in Zusammenarbeit mit der SBB einen Bericht zu erstellen, in dem die Voraussetzung für einen landseitigen Bahn-Shuttlebetrieb aufgezeigt wird, um die Flughäfen Zürich und Basel auf der Schiene im Sinne eines Luftersatzverkehrs effizienter zu verbinden.

Begründung:

Der Flughafen Basel-Mulhouse wird in die zukünftige Hub-Funktion des Zürcher Flughafens miteinbezogen. Es wurde verschiedentlich von einem luftseitigen Shuttlebetrieb zwischen diesen beiden Flughäfen gesprochen.

Dieser fliegerische Heuschreckensprung wäre mit verschiedenen Nachteilen verbunden:

Die Pisten und die Luftkorridore würden stärker belegt. Vermehrte Verspätungen wären bei der hohen Pistenbelegung wahrscheinlich. Die Mehrbelastung von Luft und Lärm wäre beträchtlich.

Zu bedenken ist im Weiteren:

Die Flüge sind im Vergleich zum Schienenverkehr wetterabhängiger. Die Sicherheit ist landseitig besser gewährleistet. Zeitlich bringt es keine spürbaren Vorteile.

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

Es wird kein Antrag auf Nichtüberweisung gestellt.

**Das Postulat KR-Nr. 182/2000 ist überwiesen.**

Das Geschäft ist erledigt.

## **12. Flankierende Massnahmen betreffend den Betrieb des Flughafens Zürich-Kloten («Unique Airport Zurich»)**

Postulat Otto Halter (CVP, Wallisellen), Richard Hirt (CVP, Fällanden) und Markus J. Werner (CVP, Niederglatt) vom 19. Juni 2000  
KR-Nr. 203/2000, Entgegennahme

Das Postulat hat folgenden Wortlaut:

Der Regierungsrat wird aufgefordert, dem Kantonsrat einen konkreten Massnahmenplan vorzulegen, in welchem aufgezeigt wird, wie und innert welcher Frist die nachfolgenden Ziele erreicht werden sollen:

1. Herabsetzung der vom Bundesrat am 12. April 2000 festgelegten Lärmgrenzwerte für Landesflughäfen auf das vom Zürcher Regierungsrat seinerzeit beantragte Niveau.
2. Neufestsetzung des Nachtflugregimes mit einer Sperrzeit von 23.00 Uhr bis 06.00 Uhr, während welcher lediglich Flugbewegungen im Zusammenhang mit Notfalleinsätzen zulässig sind.
3. Festlegung eines verbindlichen Ab- und Anflugmanagements, welches die Wohn- und Lebensqualität der Bewohnerinnen und Bewohner unseres Kantons berücksichtigt.

Begründung:

Die dem Stimmvolk im Vorfeld der Abstimmung über die Privatisierung des Flughafens abgegebenen Zusicherungen wurden bis dato nicht eingehalten. Nach dem völlig unhaltbaren bundesrätlichen Entscheid vom 12. April 2000 sieht sich ein grosser Teil der Bevölkerung des Kantons Zürich mit der Tatsache konfrontiert, dass ein hemmungsloses Wachstum des Flugverkehrs, insbesondere auch während der Nachtstunden – einer angemessenen Berücksichtigung

der Wohn- und Lebensqualität der Einwohnerinnen und Einwohner im Einzugsgebiet des Flughafens – offenbar vorgezogen werden soll.

Der Regierungsrat des Kantons Zürich, beziehungsweise einzelne Exponenten desselben, tragen mit ihren Medienauftritten dazu bei, dass die Verunsicherung in der breiten Öffentlichkeit stark zunimmt, und der Rückhalt für die «unique airport zurich» schwindet.

Eine langfristig positive Entwicklung des für den Kanton Zürich wirtschaftlich wichtigen Flughafens kann nur dann erreicht werden, wenn der Schutz der Bevölkerung vor schädlichen oder lästigen Auswirkungen des Flughafenbetriebes prioritär berücksichtigt werden, wie dies in § 1 des Flughafengesetzes festgehalten wurde.

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

Es wird kein Antrag auf Nichtüberweisung gestellt.

**Das Postulat KR-Nr. 203/2000 ist überwiesen.**

Das Geschäft ist erledigt.

### **13. Flankierende Massnahmen betreffend den Betrieb des Flughafens Zürich-Kloten («Unique Airport Zurich»)**

Postulat Martin Bäumle (Grüne, Dübendorf) und Barbara Hunziker Wanner (Grüne, Rümlang) vom 26. Juni 2000

KR-Nr. 215/2000, Entgegennahme

Das Postulat hat folgenden Wortlaut:

Der Regierungsrat wird aufgefordert, dem Kantonsrat einen konkreten Massnahmenplan vorzulegen, in welchem aufgezeigt wird, wie und innert welcher Frist die nachfolgenden Ziele erreicht werden sollen:

1. Herabsetzung der vom Bundesrat am 12. April 2000 festgelegten Lärmgrenzwerte für Landesflughäfen auf das von der Eidgenössischen Expertenkommission seinerzeit beantragte Niveau.
2. Neufestsetzung des Nachtflugregimes mit einer Sperrzeit von 23.00 Uhr bis 06.00 Uhr, während welcher lediglich Flugbewegungen im Zusammenhang mit Notfalleinsätzen zulässig sind.

3. Festlegung eines verbindlichen Ab- und Anflugmanagements, welches die Wohn- und Lebensqualität der Bewohnerinnen und Bewohner unseres Kantons berücksichtigt.



Begründung:

Die dem Stimmvolk im Vorfeld der Abstimmung über die Privatisierung des Flughafens abgegebenen Zusicherungen wurden bis dato nicht eingehalten. Nach dem völlig unhaltbaren bundesrätlichen Entscheid vom 12. April 2000 sieht sich ein grosser Teil der Bevölkerung des Kantons Zürich mit der Tatsache konfrontiert, dass ein hemmungsloses Wachstum des Flugverkehrs, insbesondere auch während der Nachtstunden – einer angemessenen Berücksichtigung der Wohn- und Lebensqualität der Einwohnerinnen und Einwohner im Einzugsgebiet des Flughafens – offenbar vorgezogen werden soll.

Der Regierungsrat des Kantons Zürich, beziehungsweise einzelne Exponenten desselben, tragen mit ihren Medienauftritten dazu bei, dass die Verunsicherung in der breiten Öffentlichkeit stark zunimmt, und der Rückhalt für die «unique airport zurich» schwindet.

Eine langfristig positive Entwicklung des für den Kanton Zürich wirtschaftlich wichtigen Flughafens kann nur dann erreicht werden, wenn der Schutz der Bevölkerung vor schädlichen oder lästigen Auswirkungen des Flughafenbetriebes prioritär berücksichtigt werden, wie dies in § 1 des Flughafengesetzes festgehalten wurde.

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

Es wird kein Antrag auf Nichtüberweisung gestellt.

**Das Postulat KR-Nr. 215/2000 ist überwiesen.**

Das Geschäft ist erledigt.

#### **14. Anpassung der Stipendien-Verordnung an die aktuellen Anforderungen des lebenslangen Lernens**

Postulat Hugo Buchs (SP, Winterthur), Esther Guyer (Grüne, Zürich) und Nancy Bolleter-Malcom (EVP, Seuzach) vom 3. Juli 2000

KR-Nr. 225/2000, Entgegennahme

Das Postulat hat folgenden Wortlaut:

Der Regierungsrat wird aufgefordert, die Stipendienordnung so zu überarbeiten, dass sie über die Erstausbildung von Jugendlichen hin-

aus vor allem den veränderten Anforderungen an das lebenslange Lernen Rechnung trägt. Während ihres Lebens soll jede Person die Möglichkeit haben, während einer gewissen Ausbildungszeit bei ausgewiesenem Bedarf Stipendien und Darlehen zu erhalten, welche ihr die Aus- und Weiterbildungskosten tragbar machen und den angemessenen Lebensunterhalt in der Aus- und Weiterbildungszeit ermöglichen.

### Begründung

Im veränderten wirtschaftlichen Umfeld gewinnt die ständige Aus- und Weiterbildung zunehmend an Bedeutung. Immer schnellere Entwicklungen verlangen von allen Beteiligten schnellere Anpassung und Veränderung des Wissens und Könnens.

Beim Anstieg der Arbeitslosigkeit wurde die Besserqualifizierung propagiert und mit der Unterstützung von Aus- und Weiterbildungen gefördert. Sinnvoll wäre diese Förderung von Bildungswilligen aber nicht nur bei bestehender Arbeitslosigkeit, sondern generell bei Eignung für eine Schulung.

Die Erstausbildung, welche meist noch von den Eltern finanziert wird, bildet zwar nach wie vor ein gutes Fundament für den Start ins Berufsleben, aber zunehmend werden in späteren Phasen des Berufsalltags aufwendige Weiterbildungen, Umschulungen und Zweitausbildungen notwendig. Einstiege in solche Ausbildungen werden gelegentlich gescheut, weil die Lebenssituation und die finanziellen Verhältnisse sie als unmöglich erachten lassen.

Eine fixierte Altersgrenze ist nicht mehr sinnvoll, können solche Umschulungen und Weiterbildungen doch auch in einer späteren Phase des beruflichen Lebens oder etwa nach Familienpausen notwendig werden. Solche Beiträge berücksichtigen auch die Tatsache, dass viele Bezügerinnen und Bezüger ihre Erstausbildung ohne staatliche Unterstützung finanzierten und während Jahren Steuern entrichteten, um dann später gleichwohl auf eine Bildungs-Unterstützung angewiesen zu sein.

Höhere berufliche Qualifikationen, die durch Aus- und Weiterbildungen erreicht werden, führen meist auch zu besseren Einkommen und damit im Prinzip zu höheren Einkommenssteuern. Der Staat kann seine Stipendien damit als gute Investitionen in die Zukunft ansehen.

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

*Jean-Jacques Bertschi (FDP, Wettswil a. A.):* Ich stelle Antrag auf Nichtüberweisung.

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

Das Geschäft ist vorläufig erledigt.

### **15. Förderung des Güterverkehrs mit der Bahn**

Bericht des Regierungsrates vom 22. Dezember 1999 und gleich lautender Antrag der KEVU vom 9. Mai 2000

KR-Nr. 436/1999

(gemeinsame Behandlung mit KR-Nr. 196/2000)

### **16. Rahmenkredit zur Förderung des Güterverkehrs mit der Bahn**

Motion Peter Stirnemann (SP, Zürich), Willy Germann (CVP, Winterthur), Reto Cavegn (FDP, Oberengstringen) und Mitunterzeichnende vom 5. Juni 2000

KR-Nr. 196/2000, RRB-Nr. 1243/26. Juli 2000 (Stellungnahme) (gemeinsame Behandlung mit KR-Nr. 436/1999)

Die Motion hat folgenden Wortlaut:

Der Regierungsrat wird beauftragt, den Rahmenkredit zur Förderung des Güterverkehrs mit der Bahn um weitere drei Jahre fortzuführen.

Begründung:

LSVA, Bahnreform, und die technische Entwicklung der Bahnen (zum Beispiel Cargosprinter, Containertechnologie) lassen die Förderung des Güterverkehrs mit der Bahn sehr zukunftssträftig erscheinen.

Es ist zweckmässig, wenn auch der Kanton Zürich weiterhin aktiv den Güterverkehr mit der Bahn fördert, so durch die Subventionierung von Anschlussgleisen und Umschlaganlagen, die Förderung von Pilot- und Machbarkeitsstudien u.a.m.

Der Verband Schweizerischer Anschlussgleise- und Privatgüterwagenbesitzer setzt grosse Erwartungen in die Fortführung des Rahmenkredits. Der Verband beurteilt die Förderung als notwendig, weil

- sie einen Beitrag an die Gleichbehandlung Schiene–Strasse bildet (Anschlussgleise müssen von Privaten erstellt werden);
- die finanzielle Hürde zum Einstieg in den Bahngüterverkehr für Unternehmen sehr hoch ist.

Ein Verzicht auf den Rahmenkredit zur Förderung des Güterverkehrs mit der Bahn ist kurz nach Einführung von LSVA und Bahnreform unzeitgemäss und missachtet den Volkswillen hinsichtlich der Umlagerung von Güterverkehr auf die Schiene. Die noch verfügbaren Mittel von rund 6 Mio. Franken sollen zweckgebunden im Rahmenkredit bleiben.

*Esther Arnet (SP, Dietikon), Präsidentin der KEVU:* Ich kann mich zu dieser Vorlage kurz fassen. Ich spreche ausschliesslich zu Geschäft 15, dem Bericht des Regierungsrates vom 22. Dezember 1999, welchen die KEVU an ihren Sitzungen vom 25. April und 9. Mai 2000 beraten hat.

Bei der Vorbereitung der Beratung in der KEVU habe ich mich gefragt, was passieren würde, wenn jemand den Antrag auf Kenntnisnahme ablehnen würde. Es ist beinahe eine philosophische Frage, ob man die Kenntnisnahme eines Bericht, den man studiert und kritisch betrachtet hat, schliesslich verweigern kann. In der KEVU stellte sich diese Frage zum Glück nicht. Allerdings war die Kommission mit dem Inhalt des regierungsrätlichen Berichts mehrheitlich nicht einverstanden. Das Resultat ist die Motion KR-Nr. 196/2000, welche das nachfolgende Traktandum der heutigen Ratssitzung darstellt.

Zum Bericht des Regierungsrates: Die heute noch geltende Kantonsverfassung schreibt in Art. 26 Abs. 2 vor, dass der Güterverkehr mit der Bahn zu fördern sei. Betrachtet man die mengenmässige Entwicklung des Güterverkehrs, wie sie in den letzten Jahren stattfand und vor allem auch, wie sie für die kommenden Jahre prognostiziert wird,

kann man festhalten, dass dieser Artikel der Kantonsverfassung keineswegs veraltet ist. Der Güterverkehr wächst stärker als der Personenverkehr, das gesamte Verkehrsvolumen wächst bis ins Jahr 2025 um 118 % – soweit die Prognosen des Amtes für Verkehr.

Wohl aus denselben Überlegungen beschloss der Kantonsrat am 21. März 1994, einen Rahmenkredit in der Höhe von 9 Mio. Franken zur Förderung des Güterverkehrs in den Jahren 1994 bis 1998 zu sprechen. Dieser Beschluss darf als Fortführung des Rahmenkredits für die Jahre 1991 bis 1993 verstanden werden. Der Regierungsrat wurde beauftragt, Mitte 1996 über die bisherigen Erfahrungen Bericht zu erstatten und bis Mitte 1998 weitere Perspektiven für die Förderung des Güterverkehrs mit der Bahn aufzuzeigen.

Obschon der Regierungsrat die Bestimmung der Kantonsverfassung als Grundlage des kantonalen Luftprogramms 1996 bezieht, teilt er nun mit dem vorliegenden Bericht vom 22. Dezember 1999 mit, dass er keine weitergehende Unterstützung vorsieht, spricht keinen weiteren Rahmenkredit beantragt. Die KEVU, die sich mehrheitlich mit dem Bericht unzufrieden erklärte, erwog eine Leistungsmotion zur Neuschaffung eines Rahmenkredits einzureichen. Dieses Vorhaben scheiterte jedoch am notwendigen Quorum.

Die Minderheit der KEVU war mit der Auslegung des Regierungsrates einverstanden und vertrat die Ansicht, dass insbesondere die volkswirtschaftlichen Interessen mit der Aufhebung der Fördermassnahmen berücksichtigt würden.

Mir bleibt an dieser Stelle, folgenden Personen zu danken: Dem Vizepräsidenten der KEVU, Martin Mossdorf, welcher in meiner Ferienabwesenheit das Präsidium der Kommission übernahm, Georg Elser, der die Kommission in kompetenter Art über die Situation des Güterverkehrs orientierte, sowie natürlich den Mitgliedern der KEVU, mit denen einmal mehr sachlich und fair diskutiert werden konnte.

Die KEVU beantragt Ihnen, den spät eingetroffenen, aber ausführlichen Bericht des Regierungsrates zur Förderung des Güterverkehrs mit der Bahn zur Kenntnis zu nehmen.

*Peter Stirnemann (SP, Zürich):* Sie haben die Ausführungen der Präsidentin zum Bericht des Regierungsrates gehört. Die Quintessenz des Regierungsrates ist folgende: Er will auf die noch vorhandenen Mittel der bewilligten Rahmenkredite von 1991 und 1994 – es handelt sich

dabei um einen Restbetrag von 6 Mio. Franken – verzichten und die entsprechenden Subventionsrichtlinien aufheben. Angeblich kann so der Mittelbedarf des Staats mittelfristig stark reduziert werden, weil – so die zentrale Begründung des Regierungsrates – kein bedeutendes, noch nicht erschlossenes Potenzial mehr vorhanden sei.

Die KEVU teilt diese Einschätzung und Begründung des Regierungsrates grossmehrheitlich nicht. Zwei Drittel der Kommission sind anderer Meinung und stützen sich in ihrer Argumentation auf einen Bericht des Verbands der schweizerischen Anschlussgleise- und Privatgüterwagenbesitzer.

KEVU und Parlament haben keine Möglichkeit, diesen Bericht zurückzuweisen. Wir können ihn nur zur Kenntnis nehmen und keine materielle Korrektur anbringen. Deshalb liegt nun diese Motion vor, welche die Weiterführung des Rahmenkredits zur Förderung des Güterverkehrs mit der Bahn um weitere drei Jahre verlangt.

Warum diese Weiterführung? 75 Prozent, das heisst 18 Millionen Franken dieser Rahmenkredite, sind bereits investiert, und zwar für Studien – beispielsweise betreffend Luftfracht-Ersatzverkehr mit der Bahn –, für den Bau von Anschlussgleisen und Umschlaganlagen, für die Unterstützung von Pilotbetrieben, z. B. im Bereich Containerverkehr, Abfalltransport etc. Der Regierungsrat will in den Jahren 2000 bis 2003 trotzdem noch einige Mittel aufwenden, und zwar insgesamt etwa 3,1 Mio. Franken oder 2,9 Mio. Franken weniger als die noch vorhandenen 6 Mio. Franken. Die deklarierte erhebliche Reduktion des Mittelbedarfs fällt also sehr bescheiden aus. Wenn die Förderung des Güterverkehrs mit der Bahn wegfällt, ist der Schaden entsprechend grösser; Aufwand und Nutzen stehen hier also sicher in keinem Verhältnis.

Zur Sache: Der Verband schweizerischer Anschlussgleise- und Privatgüterwagenbesitzer weist die Argumentation der Regierung zurück und die KEVU nimmt die Beurteilung der Situation ernst, wonach – und das ist sehr entscheidend – die finanzielle Hürde zum Einstieg in den Bahngüterverkehr für Unternehmen sehr hoch ist. Gestützt auf diese Äusserung können wir davon ausgehen, dass der Förderauftrag gemäss Kantonsverfassung Art. 26 weiterhin ernst zu nehmen und aufrecht zu erhalten ist.

Der erwähnte Verband beurteilt die Förderung des Bahngüterverkehrs als notwendigen Beitrag an die Gleichbehandlung von Schiene und Strasse. Anschlussgleise sind Erschliessungsbauwerke wie Strassen.

Diese Gleise sind aber privat. Es bedarf der Förderung, damit diese gebaut und unterhalten werden können. Hier ist vielleicht der Hinweis wichtig, dass die Privatgüterwagenbesitzer darauf angewiesen sind, dass solche Gleise bestehen. Denken wir an die Baustoff- und Zementindustrie, die Kieswerke, aber auch an die Lebensmittelverteil- und -handelsorganisationen – all diese grossen Unternehmen haben private Bahngüterwagen. Wenn diese Wagen rollen sollen, brauchen sie Anschlussgleise, und zwar quasi von Haus zu Haus. Deshalb ist diese Förderung weiterhin wichtig.

Die Förderung der privaten Anschlussgleise durch den Staat war gemäss Einschätzung des schon mehrfach erwähnten Verbandes noch nie derart zukunftssträchtig wie heute. Meiner Ansicht nach sollten wir uns auf diese Einschätzung abstützen und hier keinen Riegel schieben.

Warum zukunftssträchtig? Die Bahnreform hat erst begonnen. Die LSVA besteht kaum ein Jahr. Neue Technologien in der Bahnlogistik werden entwickelt, Stichworte dazu: Containerverkehr oder Cargo-Sprinter der Deutschen Bahn AG. Es stehen Innovationsschübe bevor. Und nun kommt der Regierungsrat und behauptet, eine Trendumkehr im Bahngüterverkehr sei nicht zu erkennen und die Wirksamkeit dieser Förderung sei in Frage gestellt.

Wir weisen diese Argumentation mit dem Verband der Anschlussgleise- und Privatgüterwagenbesitzer entschieden zurück. Wer Trendbetrachtungen lediglich auf Relativ- bzw. Anteilgrössen bezieht und die absolute Entwicklung ausser Acht lässt, kommt zu falschen Schlüssen. Von 1995 bis 2025 können wir mit mehr als einer Verdoppelung des Güterverkehrs rechnen. Er wird im Kanton Zürich von 100 Mio. auf 220 Mio. Tonnen ansteigen. Wenn der Anteil der Bahn bei 19 % stagnieren sollte, wie er dies seit 1990 tut – in den Jahren davor ist er gesunken –, dann würde, absolut gesehen, der Bahngüterverkehr im Kanton Zürich von 19 auf 40 Mio. Tonnen im Jahr steigen. Das ist für uns Grund genug, den Güterverkehr mit der Bahn weiterhin zu fördern. Das Potenzial ist absolut gesehen vorhanden.

Es gibt noch weitere wesentliche Ziele, die nicht erreicht sind, Handlungsbedarf ist gegeben. Im kantonalen Richtplan sind elf Umschlaganlagen vorgesehen, die realistischerweise gebaut und gefördert werden sollen. Zudem sind darin Grossdeponien vorgesehen, die richtigerweise an die Bahn angeschlossen werden sollen. Im regionalen Richtplan der Stadt Zürich ist eine Reihe neuer Anschlussgleise vor-

gesehen. Schliesslich ist noch einmal auf die kombinierte Umschlaganlage für Luftfrachtersatzverkehr mit der Bahn hinzuweisen. Der Regierungsrat hat sie zwar zurückgewiesen. Diese Sache ist aber immer noch pendent und bedarf der Realisierung.

Es gibt Anlass genug, die Förderung des Güterverkehrs mit der Bahn aufrecht zu erhalten. Verpflichten wir also die Regierung zur vollen Ausschöpfung der noch vorhandenen Mittel aus den Rahmenkrediten und überweisen wir die Motion, wie dies die Mehrheit der KEVU beantragt.

*Willy Germann (CVP, Winterthur):* Die CVP nimmt vom etwas perspektivenlosen Bericht des Regierungsrates Kenntnis, mehr kann das Parlament gar nicht tun. Wir teilen die Schlussfolgerungen des Regierungsrates nicht und unterstützen darum die Motion. Ein Chronist wird dereinst die Verkehrspolitik des Jahres 2000 zusammenfassen und wohl folgendes ausführen: In diesem Jahr, als WTO und IWF den Welthandel weiterhin ohne Ökoklauseln liberalisieren wollten und deshalb immer noch mehr Güterverkehr in Kauf nahmen, in diesem Jahr mit den vielen Nullen, als das Schweizervolk gezwungen war, mit den bilateralen Verträgen eine neue Flut von Lastwagenverkehr zu akzeptieren, in diesem Jahr, als sich die Zürcher Strassenbauwünsche auf 6 Mia. Franken steigerten, ausgerichtet auch auf den wachsenden Güterverkehr, als gleichzeitig der verbindliche Radwegkredit abgeschafft werden sollte, obwohl die Gefahren gerade wegen des wachsenden Güterverkehrs für Velofahrer anwuchsen, in diesem Jahr mit den vielen Nullen, als Protestierende in ganz Europa die Senkung der Benzinzölle für den Güterverkehr verlangten aber nicht die Gewinne der Ölmultis hinterfragten, in diesem Jahr, als die Strassen nicht zuletzt wegen des wachsenden Güterverkehrs längst überlastet waren, die Staumeldungen am Radio immer länger wurden, als gleichzeitig die Bahnreform erst zögernd anlief – in diesem Jahr setzte der Zürcher Kantonsrat ein Zeichen gegen den Verkehrsfatalismus und sprach sich für die Weiterführung des Rahmenkredits zur Förderung des Güterverkehrs aus. Er unterstrich dadurch den Willen des Schweizervolks, möglichst viel Güterverkehr auf die Schiene zu verlagern. Der Chronist wird erfreut sein, hinzufügen zu dürfen: In diesem Jahr mit den vielen verkehrspolitischen Nullen setzten die Stimmbürger des Kantons Zürich nur eine Woche später ein weiteres



positives Zeichen und lehnten die Änderung des Strassengesetzes mit über 60 % ab.

*Hans Badertscher (SVP, Seuzach)*: Um den Güterverkehr mit der Bahn zu fördern, hat der Kantonsrat für die Jahre 1991 bis 1993 einen Rahmenkredit von 15 Mio. Franken und für die Jahre 1994 bis 1998 einen weiteren Rahmenkredit von 9 Mio. Franken bewilligt. Von diesen Rahmenkrediten in der Höhe von insgesamt 24 Mio. Franken wurden bis Ende 1998 zu 75 %, also rund 18 Mio. Franken, verwendet. Aus dem Bericht der Regierung geht hervor, dass für den Bau von Anschlussgleisen ca. 14 Mio. Franken eingesetzt wurden, den Rest von ca. 4 Mio. Franken für Pilotbetriebe und Umschlaganlagen. Wir dürfen feststellen, dass in unserem Kanton einiges zur Förderung des Güterverkehrs mit der Bahn gemacht wurde.

Trotz dieser grossen Investitionen des Kantons Zürich konnten die Bahnen ihren Transportmarktanteil in den vergangenen Jahren nicht halten. Die Verteuerung des Strassentransports durch die Einführung der LSVA soll eine Verlagerung der Transportgüter von der Strasse auf die Schiene auslösen, unterstützt durch die Förderung des gesamten Bahngüterverkehrs für die nächsten zehn Jahre in der Höhe von 2,85 Mia. Franken Bundesmittel zur Verbilligung und Förderung des Bahngüterverkehrs. Dies sind gute Voraussetzungen für unsere Bahnen! Die Anforderungen der verladenden Wirtschaft an die Logistikabläufe wie Transportgeschwindigkeit, Zuverlässigkeit und Sicherheit des Transportgutes werden weiter steigen und bei der Wahl des Transportmittels entscheidend sein.

Wir sind überzeugt, dass die Regierung alles unternommen hat, um den Bahngüterverkehr in unserem Kanton zu fördern. Wir danken der Regierung für die Ausarbeitung dieses Berichts. Die SVP-Fraktion wird die Schlussfolgerung der Regierung unterstützen und die Motion KR-Nr. 196/2000 ablehnen.

*Toni W. Püntener (Grüne, Zürich)*: In Art. 26 Abs. 2 unserer zur Zeit noch gültigen Kantonsverfassung steht: «Der Staat fördert den Güterverkehr mit der Bahn.» Sie haben diesen Satz vorhin bereits von der Präsidentin gehört, aber er gefällt mir so gut, dass ich es lohnende finde, ihn zu wiederholen.

Am 20. Februar 1994 hat das Zürchervolk mit einem Ja-Anteil von 56 % der Alpeninitiative zugestimmt. Zwar war bei dieser Abstim-

mung der Schutz des Alpenraums vor dem Transitverkehr Hauptziel, allerdings hat nicht nur die Sympathie für den tanzenden Landamman und die Urner Bevölkerung zu diesem Ergebnis geführt: Auch im Kanton Zürich leiden nämlich Mensch und Umwelt unter dem massiven Güterverkehr. Das Ja zur Alpeninitiative ist also auch ein Ja zu einem menschen- und umweltverträglicheren Güterverkehr. Wie der regierungsrätliche Bericht klar und deutlich zeigt, kann die bisherige Zürcher Verkehrspolitik weder den zwingenden Vorgaben der eigenen Verfassung noch dem Ergebnis der Abstimmung zur Alpeninitiative gerecht werden.

Wie die Präsidentin bereits ausgeführt hat, sinkt der Anteil der Bahn am Güterverkehr laufend. Die Zukunftsaussichten sind sehr düster, ja geradezu besorgniserregend. Die bisherige Güterverkehrspolitik hat schlicht und einfach versagt. Wir brauchen dringend eine neue kantonale Güterverkehrspolitik, um den Güterverkehr mit der Bahn tatsächlich zu fördern. Es müssen wesentlich mehr Güter auf der Schiene transportiert werden, damit wesentlich weniger Güter auf der Strasse unterwegs sein müssen.

Heute haben wir darüber zu entscheiden, ob die Subventionierung von Anschlussgleisen wie bis anhin fortgesetzt werden soll. Festzustellen ist vorerst, dass dies gegenwärtig die einzige nennenswerte Massnahme zur Umsetzung der kantonalen Güterverkehrspolitik darstellt. Bemerkenswert ist die Aussage im regierungsrätlichen Bericht, wonach die zukünftige Wirksamkeit dieser Subventionen auf Grund der bisherigen Erfahrungen fragwürdig sei.

Der Regierungsrat fordert zudem, dass sich die Förderung des Güterverkehrs auf wirksame Massnahmen zu beschränken habe. Er verzichtet leider darauf, solche wirksamen Massnahmen zu benennen, obwohl dies auf Grund der bisherigen Ergebnisse der kantonalen Güterverkehrspolitik dringend wäre. Gerade das Subsidiaritätsprinzip verlangt, dass der Kanton Zürich seinen Handlungsspielraum auch tatsächlich ausschöpft und nicht die ganze Verantwortung auf den Bund, die EU oder die Bahnen abschiebt.

In § 237 des Planungs- und Baugesetzes gibt es dazu eine hilfreiche Bestimmung: «Bei Bauten und Anlagen mit grossem Verkehr sind Gleisanschlüsse zu verlangen, wo dies technisch möglich und zumutbar ist.» Wie wäre es nun, wenn der Regierungsrat dafür sorgen würde, dass dieser Satz in den Gemeinden auch tatsächlich zur Anwendung kommt? Die bisherigen Erfahrungen, beispielsweise jene der

Zürcher Sektion des VCS, zeigen, dass der Regierungsrat bei Rechtsmittelverfahren solchen Begehren regelmässig die Unterstützung verweigert, und dies entgegen den Vorgaben der Verfassung und des Gesetzes. Der Vollständigkeit halber meine Interessenbindung: Ich bin Präsident dieser VCS-Sektion.

Zur Motion: Leider beschränkt auch sie sich auf die finanzielle Förderung von Anschlussgleisen. Wenn diese Motion heute überwiesen werden sollte – die Mehrheit der Grünen wird dabei mithelfen –, könnte der Regierungsrat darin auch die Chance sehen, von sich aus wirksame Massnahmen zur Förderung des Güterverkehrs mit der Bahn vorzuschlagen und umzusetzen. Eine zielgerichtete kantonale Güterverkehrspolitik darf sich nicht mit der Subventionierung von Anschlussgleisen zufrieden geben. Es muss auch dafür gesorgt werden, dass diese Gleise auch tatsächlich benutzt werden.

*Roland Munz (LdU, Zürich):* Zum Bericht des Regierungsrates nur soviel: Die EVP-Fraktion nimmt ihn enttäuscht zur Kenntnis. Wir erachten ihn als lustlos, perspektivlos und rückwärtsgewandt. Die Schlussfolgerung der Regierung teilen wir nicht und unterstützen darum die Motion.

Gemäss Bundesverfassung soll der Güterverkehr womöglich auf die Bahn verlagert werden. Dazu braucht es allerdings gut funktionierende moderne Anschlussgleisanlagen. Der Regierungsrat selber sagt jedoch folgendes: «Die mit den Subventionen bewirkte Reduktion der Infrastrukturkosten dürfte von untergeordneter Bedeutung sein. Die Mittel werden mehrheitlich für Anlagen eingesetzt, die bereits heute ein hohes Verkehrsaufkommen aufweisen. Ein bedeutendes, noch nicht erschlossenes Potenzial besteht nicht.» Wäre ein Rückgang des Verkehrsaufkommens auf der Schiene zu erwarten, entfielen die Subventionen auf die Erneuerungen der stark frequentierten und daher auch stark abgenutzten Anlagen; die Preise für die Benutzer würden ansteigen und die Attraktivität des Bahngüterverkehrs damit natürlich sinken.

Bezüglich Potenzial sind wir ebenfalls anderer Ansicht, wie übrigens auch der Fachausschuss, den die Regierung eingesetzt, aber zu unserem Erstaunen einfach ignoriert hat. Warum dies? Und warum haben eigentlich die Gemeinden zusätzlich zum kantonalen Richtplan weitere Anlagen in ihren kommunalen Richtplänen vorgesehen? Und warum wurde im kantonalen Richtplan eine ganze Reihe von Standorten

für künftige Güterumschlagsanlagen vorsorglich eingetragen, wenn kein Potenzial vorhanden sein soll? Das Potenzial ist zwar nicht riesig, das geben auch wir zu, aber es ist vorhanden. Es würde umso kleiner, wenn wir die Erstellung und den Unterhalt von Anschlussgleisen nicht subventionieren würden.

Wir geben dem Regierungsrat Recht, wenn er sagt, dass die Anforderung an die Transportgeschwindigkeiten wachsen würden. Da ist es doch geradezu ein Muss, die Anschlussgleisanlagen zu modernisieren und besser auszurüsten! Das kostet natürlich Geld. Wenn der Kanton hier mit Subventionen einen gewissen Anreiz schafft, kann das doch nur nützlich sein.

Unsere Konsequenzen sind folgende: Sollen Strassen- und Bahngüterverkehr gleich lange Spiesse haben und entfielen die Anschlussgleis-Subventionen, so müssten wohl auch die Kosten für die Erschliessung mit Strassen vollumfänglich den Privathaushalten angelastet werden. Das will weder die EVP-Fraktion noch vermutlich die Mehrheit in diesem Ratsaal. Durch die Ablehnung der Motion kann zwar etwas Geld gespart werden. Der Spareffekt ist aber unserer Ansicht nach viel kleiner als der Schaden, den wir bei einer Nichtüberweisung hätten.

Ich bitte Sie deshalb im Namen der EVP-Fraktion und im Sinne des regierungsrätlichen Fachausschusses, die Motion zu überweisen.

*Reto Cavegn (FDP, Zürich):* Der Bericht ist besser, als hier im Saal behauptet wird; er ist vollständig und detailliert. Trotzdem kommen wir zu anderen Schlussfolgerungen.

Zwei Gründe für die Weiterführung des Rahmenkredits:

Erstens: Wir wollen kein falsches Signal für den Güterverkehr im Kanton Zürich. Mit der Motion wollen wir zeigen, dass der Güterverkehr mit der Bahn bei uns weiter gefördert wird. Zu Toni Püntener: Wir brauchen keine neue Güterverkehrspolitik, sondern wollen sicherstellen, dass die bisherige weitergeführt werden kann.

Zweitens: Für Neueinsteiger in den Bahngüterverkehr soll die Hürde auf einem erträglichen Niveau gehalten werden, notabene nicht mit einem neuen Rahmenkredit, sondern mit der Weiterführung des bisherigen.

Die Mehrheit der FDP unterstützt die Motion.

*Kurt Schreiber (EVP, Wädenswil):* Sie kennen den Slogan «Für Güter die Bahn», der vor allem in der Vergangenheit immer wieder gebraucht wurde und mit dem die Bahn um mehr Tonnagen für den Gütertransport auf der Schiene warb. Wir haben heute von der Mehrzahl der Rednerinnen und Redner gehört, dass dieser Güterverkehr weiterhin gefördert gehört. Wir kennen verschiedene Beispiele, in denen die Bahn nicht unbedingt kundenfreundlich gehandelt hat. Gerade diese dürfen uns aber nicht dazu verleiten zu sagen: Jetzt erst recht nicht! Sagen wir vielmehr: Jetzt erst recht!

Ich bedaure beispielsweise, dass dieser Cargo-Sprinter-Versuch vom Flughafen Frankfurt nach Zürich wegen der zu hohen Bahntarife gescheitert ist. Ich verstehe es auch ein bisschen. Hans Badertscher hat vorhin gesagt, für die Förderung des Güterverkehrs mit der Bahn seien seit 1990 insgesamt 24 Mio. Franken zur Verfügung gestanden, ausgeschöpft hätte man drei Viertel – das ist tatsächlich wenig! Wenn wir nur so wenig Geld für die S-Bahn eingesetzt hätten, hätte sie keinen derartigen Erfolg verzeichnen können. Deshalb möchte ich den Regierungsrat aufrufen, seine zögerliche Haltung aufzugeben, die Motion zu unterstützen und nach Mitteln und Wegen zu suchen, um den Güterverkehr mit der Bahn wirksam zu fördern.

Ebenso geht aber mein Aufruf an die Verantwortlichen der SBB Cargo AG. Sie müssen dafür sorgen, dass die Güter innert der geforderten Fristen transportiert werden. Ausreden, wie z. B. man habe zu wenig Lokomotivführer oder ähnliche, werden nicht mehr akzeptiert. Nur so ist eine Zusammenarbeit zwischen Schiene und Strasse möglich. Hier wird die Motion einen Beitrag leisten. Alle sind gefordert: Die Regierung, die Bahn und wir!

*Ernst Stocker-Rusterholz (SVP, Wädenswil):* Peter Stirnemann und Roland Munz singen das Hohelied auf den Güterverkehr und bezeichnen den Bericht des Regierungsrates als lustlos und rückwärts-gewandt. Für mich ist der Bericht realistisch. Wir haben Geld für den Güterverkehr gesprochen. Viele Anschlussgleise, die damit gebaut wurden, braucht es nicht, sie werden langsam begrünt. Wir verfügen z. B. in unserer Stadt über Lagerhallen mit bestem Gleisanschluss, die niemand will. Die SBB betonieren Anschlussgleise zu und bauen stattdessen Parkplätze. Das ist die Realität, welcher wir uns nicht entziehen können. Ich bin darum doppelt erstaunt, dass die FDP, die

5174

sonst recht realistisch in die Welt guckt, diesem Kredit zustimmen will.

Wir lehnen ihn jedenfalls ab.

*Die Beratungen werden unterbrochen.*

***Begrüssung der Gäste aus Korea***

*Ratspräsident Hans Rutschmann:* Ich begrüsse auf der Tribüne eine Delegation des Parlaments der Provinz Chonnam, Republik Korea. Sie möchte sich über Aufgaben, Organisation und Arbeitsweise eines schweizerischen Kantonsparlaments informieren. Ich heisse unsere Besucher im Kanton Zürich ganz herzlich willkommen. (*Applaus.*)

*Die Beratungen zu den Geschäften 15 und 16 werden fortgesetzt.*

*Regierungsrat Ruedi Jeker:* Wir haben heute Gedanken ausgetauscht. Neue Argumente sind aus Sicht der Regierung nicht hinzugekommen. Sie wissen, dass die Bahnförderung eine subsidiäre Aufgabe ist. Die Hauptaufgabe wird mit einem internationalen Blick durch den Bund wahrgenommen. Aus den Treibstoffzöllen werden entsprechende Bundessubventionen ausgetragen; diese Förderung bleibt bestehen. Was der Kanton bei seinen Förderungsmassnahmen vorsieht, ist das Wichtigste. Er verpflichtet nämlich die Industriegebiete, die das entsprechende Potenzial haben, mit der Planungs- und Baugesetzgebung zum Anschluss.

Wenn Sie in die Vergangenheit schauen, können Sie leicht feststellen, dass die Kredite nicht einmal ausgeschöpft wurden. Das hat seinen Grund darin, dass heutige Industriegebiete bereits entsprechend abgeschlossen sind. Wer sich ein wenig mit der baulichen Entwicklung befasst, weiss, dass selbstverständlich viele Anschlussgleise brach liegen und gar keine neue Nutzung finden. Es geht darum, bei der Nutzung dieser Grundstücke mit Anschlussgleisen die entsprechende Zukunft zu suchen. Mit der Aufnahme dieser Anschlussgleise in die Richtplanung hat der Kantonsrat mit der Gesetzgebung Rahmenbedingungen geschaffen. Man schafft eben nicht nur mit Subventionsfranken Rahmenbedingungen, sondern auch mit einer ganz klaren Planung.

In diesem Sinne wird die Regierung den Güterverkehr weiterhin unterstützen. Ich bitte Sie, diese Motion nicht zu überweisen.

*Ratspräsident Hans Rutschmann:* Mit dieser Diskussion hat der Kantonsrat vom Bericht des Regierungsrates über die Förderung des Güterverkehrs mit der Bahn Kenntnis genommen. Wir stimmen über die Motion KR-Nr. 196/2000 ab.

*Schlussabstimmung*

**Der Kantonsrat beschliesst mit 70 : 60 Stimmen, die Motion dem Regierungsrat zu Bericht und Antragstellung zu überweisen.**

Das Geschäft ist erledigt.





## 17. Förderung der Klein- und Mittelunternehmen

*(Reduzierte Debatte)*

Bericht und Antrag des Regierungsrates vom 5. April 2000 zum Postulat KR-Nr. 213/1996 und gleich lautender Antrag der WAK vom 27. Juni 2000, **3773**

*Rudolf Ackeret (SVP, Bassersdorf), Präsident der WAK:* Mit dem Postulat wurde der Regierungsrat eingeladen, gesetzliche Grundlagen zur Förderung der KMU auszuarbeiten und zur Beschlussfassung vorzulegen. In Übereinstimmung mit der Regierung beantragt die WAK dem Kantonsrat das Postulat KR-Nr. 213/1996 auf Grund der Vorlage 3773 abzuschreiben. Die WAK hat sich von den zuständigen Stellen über die bereits ergriffenen Massnahmen und die Schwierigkeiten bei der Förderung der KMU orientieren lassen. Es geht um verschiedene Massnahmen:

1. Lotsendienst durch die kantonale Verwaltung,
2. Übersicht über die Bewilligungsverfahren auf dem Internet,
3. KMU-Dienst und Technologietransfer,
4. die Leitstelle für koordinationspflichtiges Vorgehen, insbesondere im Baurecht,
5. die Ermittlung von zehn aufwändigen Verfahren.

Wie die Regierung darlegt, muss die kontinuierliche Optimierung der Rahmenbedingungen für die Wirtschaft, die wesentlich sind für die Wettbewerbsfähigkeit des Standorts Zürich, eines ihrer ständigen Ziele sein. Dieses Ziel muss auf verschiedenen Ebenen verfolgt werden.

Aus dieser Querschnittsbetrachtung ergibt sich, dass ein einzelnes Gesetz, wie es von den Postulanten verlangt wird, keine taugliche Massnahme zur Förderung der KMU ist. Zu beachten ist auch, dass der Handlungsspielraum für spezielle Regelungen in Bezug auf die KMU auf Grund der bestehenden kantonalen und nationalen Gesetzgebung eingeschränkt ist.

Eines der grössten Anliegen der KMU im Umgang mit der Verwaltung ist der Abbau oder zumindest die Vereinfachung von Regulierungen und Bewilligungsverfahren. Da die früheren Anstrengungen sowohl auf Bundes- wie auf kantonaler Ebene keine wesentlichen Verbesserungen gebracht haben, erhofft man sich von einem neuen Ansatz Abhilfe. Mittels einer Umfrage, die im Mai gestartet worden ist, will man die zehn für die Unternehmen besonders aufwändigen

Verfahren ermitteln und diese einer Beurteilung unterziehen. Auf Ersuchen der WAK wird die Volkswirtschaftsdirektion die Kommission über das Ergebnis informieren. Überdies hat die WAK angeregt, dass der Regierungsrat seine Beurteilung des Umfrageergebnisses und die zu ergreifenden Massnahmen veröffentlicht und damit der Bedeutung dieser Thematik Rechnung trägt.

Ein weiteres wichtiges Instrument in der Unterstützung der KMU ist der KMU-Lotsendienst durch die Verwaltung. Diese Dienstleistung scheint sich zu bewähren. Allerdings darf man den KMU-Dienst nicht überschätzen. Wichtig ist weiterhin der Einsatz privater Organisationen – beispielsweise jener des kantonalen Gewerbeverbands –, die ebenfalls an ähnlichen Projekten arbeiten.

In Bezug auf die Förderung der Risikokapitalbildung ist die WAK der Meinung, dass es nicht Sache des Staates ist, in diesem Bereich eine aktive Rolle zu spielen; die Angebote der Privatwirtschaft genügen. Hingegen kann es durchaus eine Aufgabe sein, Informationen zu liefern, wie und wo Risikokapital erhältlich ist. In diesem Zusammenhang wird auch die Lektüre des Geschäftsberichts der ZKB empfohlen, der sich sehr ausführlich mit der Thematik «Risikokapital» beschäftigt.

Im Ganzen gesehen ist der Bericht des Regierungsrates zum Postulat von Lucius Dürr recht knapp ausgefallen. Die WAK anerkennt jedoch, dass die zuständigen Stellen der Verwaltung aktiv sind und Massnahmen getroffen wurden, die erste Früchte tragen. Zudem wurde mit der Volkswirtschaftsdirektion vereinbart, dass die WAK periodisch über den Stand der Dinge informiert wird. Erste Gelegenheit dazu bieten die Budgetberatungen. Auch wird man sich im Zusammenhang mit den von der Regierung in Aussicht gestellten Bericht über die zehn besonders aufwändigen Verfahren mit der Angelegenheit weiter befassen. Ausserdem sind bereits wieder Vorstösse mit ähnlicher Zielrichtung eingereicht worden, deren Beantwortung Gelegenheit zur weiteren Beobachtung der Fortschritte bieten wird.

In diesem Sinne stimmt die WAK dem Antrag der Regierung auf Abschreibung des Postulats KR-Nr. 213/1996 einstimmig zu und bittet den Kantonsrat, ihr darin zu folgen.

*Elisabeth Derisiotis-Scherrer (SP, Zollikon):* Wie bereits ausgeführt wurde, beantragt die WAK Abschreibung des Postulats, da von Seiten der Regierung das Anliegen der Förderung von KMU unbestritten ist,

die anvisierten Ziele erkannt und Massnahmen bereits in Angriff genommen worden sind. Auch die SP-Fraktion wird der Abschreibung zustimmen, jedoch nicht ohne zu erwähnen, dass die Antwort der Regierung in Anbetracht der volkswirtschaftlichen Bedeutung der KMU sehr einseitig ausgefallen ist. Sie konzentriert sich hauptsächlich auf die Durchforstung von geltenden Gesetzen und Verordnungen und deren Lockerung zu Gunsten der KMU, insbesondere im Bereich von Bewilligungsverfahren. Der One-Stop-Shop ist installiert und Projekte zur Vereinfachung von Bewilligungsverfahren wurden systematisch aufgegleist.

Wir bemängeln, dass sich der Regierungsrat in seiner etwas blutleeren und wenig innovativen Antwort nur knapp zum Technologietransfer und überhaupt nicht zum Thema Risikokapital äussert. Auf Bundesebene ist die Bedeutung der Förderung von Risikokapital erkannt worden. Per Mai 2000 ist das auf zehn Jahre beschränkte Bundesgesetz über die Risikokapitalgesellschaften in Kraft getreten. Risikokapital betrifft jedoch lediglich ungefähr 1 bis 3 % der Unternehmen. Es wäre volkswirtschaftlich jedoch äusserst kurzsichtig, die übrigen Unternehmen zu vergessen. Es sind dies vorwiegend die K-Unternehmen, also die Klein- und Kleinstunternehmen. Sie verdienen und benötigen unbedingt auch staatliche Unterstützung, sind sie doch ein wichtiger und unverzichtbarer Teil der Arbeitsplatzbeschaffung. Es ist notwendig und sinnvoll, Massnahmen gezielt zu fördern, um diesen Unternehmungen nicht zuletzt auch über die finanziellen Hürden hinwegzuhelfen. Der neueste Bericht des europäischen Beobachtungsnetzes für KMU zeigt denn auch deutlich auf, dass sich die Bedeutung der Schwierigkeit der Finanzierung umgekehrt proportional zur Betriebsgrösse verhält. Je kleiner also das Unternehmen ist, desto grösser wird die Schwierigkeit der Finanzierung eingeschätzt. Auf der Grundlage dieser Erkenntnis ist es unabdingbar, bereits existierende staatliche Massnahmen zur Unterstützung insbesondere auch von Klein- und Kleinstunternehmen weiterzuführen und parallel dazu neue Finanzierungsinstrumente zu prüfen. Der Regierungsrat hat in seiner schriftlichen Antwort auf das Postulat keine einzige Zeile betreffend Finanzierung verloren. Ich möchte ihn deshalb bitten, sich heute im Rat zu diesem Thema, welches von den Postulanten explizit erwähnt wurde, zu äussern.

Das andere Thema, dem die Regierung unseres Erachtens ebenfalls zu wenig Beachtung geschenkt hat, ist der Zugang zu Forschung und Entwicklung bzw. die Förderung von Innovationen und Technologie-

transfers. Nachdem bei der Festlegung des letztjährigen Budgets ausgerechnet in diesem Bereich auf Antrag von bürgerlicher Seite eine Kürzung der vorgesehenen Mittel vorgenommen werden musste, konnten die geplanten Massnahmen nicht in vollem Umfang durchgeführt werden. Dies ist zwar bedauerlich, aber verständlich. Gerade deshalb ist es sehr schade, dass sich die regierungsrätliche Antwort allein auf die Feststellung dieser Tatsache beschränkt hat, anstatt sich zukunftsorientiert zu äussern, d. h. zu sagen, was beabsichtigt und geplant ist. Eine soeben publizierte Studie der Fachhochschule Solothurn zum Thema «Die neuen Selbstständigen» kommt nämlich zum Schluss, dass heute nur ein kleiner Teil von Jungunternehmen Innovationen einführt – ungefähr 25 % Produkteinnovationen und ca. 10 % Prozessinnovationen – und dass demzufolge ein Potenzial brachliegt, welches systematisch ausgeschöpft werden sollte. Dies bedeutet, dass bereits bestehende Initiativen in dieser Richtung ausgebaut und professionalisiert werden sollten. Wir vermissen in der regierungsrätlichen Antwort den Ansatz für ein zukunftsorientiertes Engagement zu diesem wichtigen Thema. Vielleicht können wir heute von Regierungsrat Ruedi Jeker etwas darüber hören.

Wie bereits erwähnt, wird die SP-Fraktion trotz dieser Kritik der Abschreibung des Postulats zustimmen.

*Arnold Suter (SVP, Kilchberg):* Der Abbau von Regulierungen und Verfahren ist ein Dauerthema. Auf Grund der Komplexität der Materie wird der Volkswirtschaftsdirektion vorgeschlagen, in einem ersten Schritt die zehn aus Sicht der KMU aufwändigsten Verfahren zu bestimmen und an deren Vereinfachung zu arbeiten. Wir würden es sehr begrüßen, wenn die Vereinfachung der zehn Verfahren direktionsübergreifend unterstützt würde, damit eine klare Verbesserung für die KMU erreicht werden kann. Laut einer Umfrage des schweizerischen Instituts für gewerbliche Wirtschaft an der Universität St. Gallen ist nämlich der Kanton Zürich betreffend administrativem Aufwand mit monatlich 80 Stunden für den Staat absoluter Spitzenreiter. Es ist deshalb höchste Zeit, dass zur Verringerung der Arbeitslast für KMU endlich unnötige bürokratische Belastungen abgebaut werden.

Im Kanton Graubünden wurden in einer ersten Phase 65 Regierungsverordnungen aufgehoben und deren 101 geändert, ohne dass dafür Gesetzesänderungen nötig waren. Dies wäre auch in unserem Kanton sicher ein erster Schritt, der in Kürze Resultate bringen würde.

Gleichzeitig sollte die Gesamtregierung ihre Bereitschaft zur Eindämmung des administrativen Aufwands publizieren. Zudem sollte er seine Mitarbeiter motivieren und anhalten, die Verfahren im Sinne eines echten Service public speditiv und unbürokratisch zu straffen. Die Grundhaltung gewisser Amtsstellen muss revidiert werden. Der Abbau von staatlichen Regelungen ist und bleibt ein Dauerthema. Aus diesem Grund erwarten wir vom Regierungsrat, dass er periodisch über eingeleitete Massnahmen und deren Resultate berichtet.

Die SVP-Fraktion anerkennt und unterstützt die Bemühungen des Volkswirtschaftsdirektors und ist deshalb für die Abschreibung des Postulats.

*Otto Halter (CVP, Wallisellen):* Der Vorstoss von Lucius Dürri hat unserer Meinung nach einiges bewirkt. Wir sind mit der Antwort des Regierungsrates im grossen Ganzen einverstanden, sie zeigt eine konsequente Politik für KMU. Wir sind uns bewusst, dass vor allem für die kantonale Verwaltung einige Probleme entstehen, da mit diesem Vorstoss einige Funktionen hinterfragt und allenfalls sogar abgeschafft werden müssen. Wir möchten aber der Regierung Mut machen, Teile dieser wirtschaftshemmenden Ausführungen abzuschaffen, falls die Verwaltung in dieser Richtung zu wenig tut.

Wir sind erfreut, dass die Regierung mit den bereits erfolgten Rückfragen betreffend die zehn wichtigsten hemmenden Verfahren etwas in Gang gesetzt hat. Die CVP hat sich daran beteiligt. Sie ist gespannt, wie die Zusammenfassung dieser zehn wichtigsten Vorgänge aussehen wird.

In diesem Sinn ist die CVP bereit, die Abschreibung dieses Postulats zu unterstützen. Wir hoffen auf nachträglich gute Informationen durch die Regierung.

*Lukas Briner (FDP, Uster):* Auch die FDP-Fraktion wird der Abschreibung des Postulats zustimmen und bittet Sie, ein Gleiches zu tun. Vieles wurde bereits gesagt. Was vielleicht noch nicht zu hören war, ist Folgendes: Das von Otto Halter für seine Partei werbewirksam angepriesene Postulat enthielt schon seinerzeit auch gewisse fragwürdige Forderungen. So kann auf kantonaler Ebene keine Steuerpolitik zu Gunsten der KMU betrieben werden, das ist zum grössten Teil eidgenössisches Recht bzw. ein bundespolitisches Anliegen.

Das Thema Bewilligungsverfahren ist schon alt. Ich selbst habe bereits vor vielen Jahren einmal einen Vorstoss dazu eingereicht. Man muss davon ausgehen, dass man gar nicht bei allen Bewilligungsverfahren gleichzeitig ansetzen kann. Die Volkswirtschaftsdirektion will zuerst einmal jene Verfahren auflisten, bei denen am meisten Probleme entstehen, und sich in erster Linie einmal um diese kümmern. Dieser pragmatische Weg, hat sicher etwas für sich.

Vielleicht zeigt sich auch, dass dieses Postulat nicht restlos durchdacht war, wenn man hier von Risikokapital spricht und den Volkswirtschaftsdirektor in der WAK auffordert, sich dazu zu äussern. Risikokapitalbildung kann nun wirklich keine Staatsaufgabe sein! Wenn die Rahmenbedingungen so sind, dass Risikokapital gebildet wird, dann hat der Staat seine Verantwortung innerhalb dieses Rahmens wahrzunehmen.

Vielleicht habe ich Elisabeth Derisiotis nicht ganz verstanden. Sie sagt, Risikokapital betreffe nur wenige Prozent und man müsse auch für die anderen etwas tun. Die Bereitstellung von Kapital, welches nicht Risikokapital ist, ist erst recht keine Staatsaufgabe. Wir müssen aufpassen, dass wir das Bestreben nach KMU-Förderung nicht im Sinne staatlicher Wirtschaftsförderung verstehen. Das mag zwar ein altes sozialdemokratisches Anliegen sein, aber wenn der Staat mit Hilfe droht, dann wird er gleichzeitig auch seine Bedingungen stellen und damit in den Wettbewerb eingreifen.

Der Bericht ist gut. Er zeigt auf, was machbar ist, dass weiterhin etwas gehen wird, er weist aber auch auf die Grenzen des Machbaren hin. So braucht die Analyse der Bewilligungsverfahren zunächst einmal nicht weniger Beamte, sondern mehr Verwaltungskapazität, um zu ergründen, was man wo und wie machen kann. Es wird sich zeigen, dass ein grosser Teil dieser Verfahren bundesrechtlich vorbestimmt ist und auf kantonaler Ebene gar nicht so einfach abgebaut werden kann.

In diesem Sinne ist dieses Postulat abzuschreiben, der Bericht genügt. Zusammen mit den zu erwartenden mündlichen Ergänzungen des Volkswirtschaftsdirektors ist er nahezu perfekt.

*Peter Reinhard (EVP, Kloten):* Auch die EVP-Fraktion ist für die Abschreibung des Postulats. Die Regierung zeigt auf, dass die gesetzlichen Grundlagen ein ungeeignetes Mittel sind, um die Probleme zu lösen. Vielmehr muss man die einzelnen Bewilligungsverfahren im

konkreten Fall beurteilen und neu regeln, um der Wirtschaft einfachere Lösungen zu bieten. Die One-Stop-Shop-Idee hat sich bei den Firmen gut etabliert; unseres Erachtens ist sie aber noch nicht genügend ausgebaut. Nicht nur für neue, sondern auch für bestehende KMU sollte diese Idee künftig weiter gefördert werden.

Wir sind froh, dass Verwaltung und Regierung innovativ sind und als erstes die zehn aufwändigsten Verfahren ermitteln und schauen wollen, was überhaupt vereinfacht werden kann. Dass es auch Widersprüche gibt, hat die Wirtschaft selber gezeigt, indem sie manchmal gar nicht an Vereinfachungen interessiert ist. Am Beispiel für die Bewilligung von Liften wurde uns aufgezeigt, dass ganze Wirtschaftszweige lieber ein kompliziertes Verfahren haben, weil ein solches letztlich Arbeit und Geld bringt. Hier muss sich der Kanton vermutlich durchsetzen und in Einzelfällen selber eine Vereinfachung von Bewilligungsverfahren realisieren, auch gegen die Interessen der Wirtschaft. Der Kanton ist mit 50'000 KMU eindeutig überfordert. Die EVP ist bereit, die nötigen Mittel zu sprechen, um einen Ausbau zu realisieren, wenn sich ein solcher aufdrängen sollte.

Dankbar sind wir, dass die Bewilligungsverfahren und Kontaktpersonen jetzt auch im Internet aufgelistet werden. Nötig wäre aber ein interaktiver Kreislauf, der eine Kommunikation gewährleistet. In diesem Sinne sind wir mit der Antwort des Regierungsrates und der Abschreibung des Postulats einverstanden.

*Regierungsrat Ruedi Jeker:* Ich danke Ihnen für die anerkennenden Worte zum Bericht, auch wenn dieser für die einen zu wenig blumig ausgefallen ist. Es ist nicht die Aufgabe des Regierungsrates, möglichst blumige Berichte zu verfassen, sondern sich den Fakten des Alltags zu stellen.

Ich möchte Ihnen kurz berichten, was seit Beginn des Monats Juni mit den KMU-Diensten gegangen ist. Es wurden insgesamt 41 Anfragen beantwortet, und zwar von Rechtsanwälten, Informatik- und Internet-Betreibern, Werbefirmen, Grafikunternehmen, aus dem Modebereich, von Vermögensverwaltungen, Import- und Exportfirmen, der Gastro sowie der Baubranche usw. Sie sehen, dass die ganze Palette der beruflichen Tätigkeiten und Branchen vertreten ist. Es besteht ganz offensichtlich ein Bedarf nach diesen Dienstleistungen und vor allem auch nach den Lotsendiensten innerhalb der Verwaltung. Deren Be-

kanntheitsgrad soll allerdings noch verbessert werden. Ich bin Ihnen dankbar, wenn Sie uns dabei unterstützen.

Es hat sich als Vorteil erwiesen, dass wir dank der engen Zusammenarbeit mit den RAV einen erstklassigen Zugang zu den lokalen Unternehmungen haben. Im Bereich One-Stop-Shop konnten in diesem Jahr 46 Projekte durchgeführt werden. Ein paar Zahlen dazu: 30 ansässige Unternehmungen, 10 abgeschlossene Projekte, 8 Ansiedlungen.

Im Weiteren geht es natürlich darum, dass die Verwaltung eng mit den KMU-Diensten zusammenarbeitet. Das Bildungsangebot «KMU World» des Gewerbeverbandes ist jetzt gestartet. Wir stellen fest, dass sich die Jungunternehmer langsam auf diese Plattformen einlassen und sie benützen.

Es wurde vorhin angetönt, dass wir die interaktive Zusammenarbeit mit den Verwaltungen verbessern könnten. Wir sind daran, dies zu tun. Hier sind aber noch wesentliche Investitionen nötig, z. B. das E-Government, das natürlich nicht von heute auf morgen eingeführt werden kann. Der Kantonsrat wird sich sicher noch mit diesem Thema befassen.

Die Exportunterstützung der KMU ist wichtig. Wir müssen aber feststellen, dass unsere Dienstleistungen im Bereich Wirtschaftsförderung bei vielen Betrieben zu wenig bekannt sind, dementsprechend werden sie auch nur wenig benutzt. Als erfolgreich erwiesen haben sich die Bestrebungen der Leitstelle für Baubewilligungen. Vereinfachungen in diesem Bereich waren ja ein Hauptanliegen. Es geht darum, diese den Kunden zugänglich machen zu können.

Eine der beiden gestellten Fragen ist bereits von Lukas Briner in meinem Sinne beantwortet worden. Es ist natürlich nicht Aufgabe des Staates, Risikokapital zur Verfügung zu stellen. Wir können aber die entsprechenden Rahmenbedingungen für Bewilligungen schaffen und Wege aufzeigen, beispielsweise im Zusammenhang mit den steuerlichen Vorgängen. Das sind wertvolle Informationen und Unterstützungen, die auch in der kritischen Phase einer Neugründung sehr viele Kräfte binden und zum Teil externe Dienstleistungen möglich machen. Ich habe Ihnen aufgezeigt, dass wir im Begriff sind, diese entsprechend auszubauen. Das ist nach unserem ordnungspolitischen Verständnis echte Wirtschaftsförderung! Es geht nicht darum, Gelder flüssig zu machen, um dann das Risiko zu suchen. Das ist Sache der entsprechenden Institutionen. Sie haben die Berichte der Kantonal-



banken in diesem Zusammenhang zur Kenntnis nehmen können. Wir unterstützen die Gründungsphase der kleinen Unternehmen. Nicht nur die Idee führt zum geschäftlichen Erfolg, sondern vor allem auch die unternehmerischen Fähigkeiten in der Beschaffung von neuen Arbeitsfeldern und das Passieren der Behörden. Zentral ist natürlich, dass man Kapitalgeber findet, welche an die Idee und deren Umsetzung glauben.

Es ist gesagt worden, Regierung und Verwaltung würden zu wenig tun, um den Bildungstransfer zu unterstützen. Dem kann ich nicht beipflichten. Ich denke vor allem an die Neufestsetzung der Fachhochschulen, die Spin-Offs oder die Technoparks. Wie Sie wissen, ist Winterthur im Begriff, einen Technopark zu gründen, und zwar – auch mit finanziellen Mitteln – aktiv unterstützt von der Volkswirtschaftsdirektion. Wir sind tagtäglich dabei, den Transfer aus der Bildung zum Fachwissen der jungen Unternehmer zu fördern. Ein Unternehmen muss aber auch Eigeninitiative entwickeln. Wir können keine Unternehmerprogramme anbieten. Die Leute sollen selber aktiv werden, wir unterstützen sie im Sinne des vorliegenden Berichts.

Zu Arnold Suter: Wir publizieren unsere Erfolge gerne, wenn sie dann auch zur Kenntnis genommen werden. Sie erwarten von der Verwaltung speditive Leistungen. Wenn Sie uns die Mittel geben, damit wir die notwendigen Personaleinheiten anstellen können, lassen wir diese natürlich entsprechend arbeiten. Wir wollen keine grossen bürokratischen Berichte verfassen und aufwändige Erhebungen machen. Selbstverständlich bin ich aber froh, wenn Sie diesen Service public kritisch begleiten und uns auch unterstützen. Wenn Sie den Eindruck haben sollten, es sei zu wenig, sind wir dankbar, wenn Sie uns das wissen lassen. Wir sind froh um solche Anregungen.

Ich bitte Sie, der Abschreibung des Postulats zuzustimmen.

### *Schlussabstimmung*

**Der Kantonsrat beschliesst mit 150 : 0 Stimmen, dem Antrag von Regierungsrat und WAK gemäss Vorlage 3773 zuzustimmen und das Postulat KR-Nr. 213/1996 als erledigt abzuschreiben.**

Das Geschäft ist erledigt.

### ***Erklärung der CVP-Fraktion***

*Lucius Dürri (CVP, Zürich):* Der Frühenglisch-Entscheid der Zürcher Regierung ist nicht arrogant, sondern weitsichtig und mutig. Regieren heisst nicht zaudern, sondern die längst bekannten Wünsche des Volkes rasch und nachhaltig umsetzen. Mit seinem Entscheid, ab der dritten Primarklasse das Frühenglisch einzuführen, hat der Zürcher Regierungsrat den Volkswillen ernst genommen und im Übrigen von der Kompetenz Gebrauch gemacht, welche den Kantonen im Bildungsbereich zusteht. Es macht zwar Sinn, dass Bildungsfragen in der Schweiz koordiniert werden. Wenn sich aber über längere Zeit keine klaren Entscheide fällen lassen, darf und muss jeder Kanton handeln.

Zürich hat nicht gegen die lateinische Schweiz entschieden, sondern für den Wirtschaftsstandort Zürich. Wer im Wirtschaftsleben steht, spürt täglich, dass ohne Englisch nichts mehr geht. Das gilt demzufolge immer mehr auch für die Bildung und die Forschung. Will der Kanton Zürich seine wirtschaftliche Position halten oder gar ausbauen, müssen die Englischkenntnisse einer breiten Bevölkerung umfassend gefördert werden – dazu hilft der Entscheid der Regierung.

Auch in der lateinischen Schweiz hat das Englisch längst Einzug gehalten, speziell in Genf als UNO-Stadt. Selbstverständlich muss das Französisch oder Italienisch weiterhin intensiv gepflegt werden, was die Zürcher Regierung ja auch beabsichtigt. Die Erfahrung zeigt, dass Kinder in der Regel ohne Weiteres in der Lage sind, drei Sprachen erfolgreich zu lernen; die zahlreichen Ausländerkinder in den Zürcher Schulklassen beweisen das deutlich.

Die CVP-Fraktion fordert die Zürcher Regierung auf, an ihrem mutigen Entscheid festzuhalten.

### **18. Beabsichtigter Verkauf des Staatswaldes Zürichberg**

Postulat Fredi Binder (SVP, Knonau), Thomas Meier (SVP, Zürich) und Andreas Honegger (FDP, Zollikon) vom 8. November 1999  
KR-Nr. 379/1999, Entgegennahme, Diskussion

Das Postulat hat folgenden Wortlaut:

Der Regierungsrat wird gebeten, auf den geplanten Verkauf des Staatswaldes Zürichberg zu verzichten.

Begründung:

Der Besitz und die Bewirtschaftung des Waldes sind langfristig und nachhaltig zu betrachten. Der Verkauf des Staatswaldes Zürichberg zu einem Preis von Fr. 1.-/m<sup>2</sup> liegt weit unter dem marktüblichen Ansatz von Fr. 2.- bis 4.- /m<sup>2</sup>. Sollte der Regierungsrat langfristig das Ziel verfolgen, den Staatswald zu verkaufen, müsste er dies mindestens öffentlich ausschreiben. Dabei wäre ein Verkauf an Private zu bevorzugen. Eine Verlagerung der Bewirtschaftung des Staatswaldes Zürichberg vom Kanton Zürich auf die finanzschwache Stadt Zürich stellt eine fragwürdige Politik dar. Viel eher sind die Pflege und Nutzung des Staatswaldes aus finanzpolitischen Überlegungen unter Eigentumswahrung zu privatisieren.

*Ratspräsident Hans Rutschmann:* Adrian Bucher hat an der Sitzung vom 6. März 2000 den Antrag auf Nichtüberweisung gestellt.

*Adrian Bucher (SP, Schleinikon):* Wir müssen uns jetzt mit dem Wald beschäftigen, denn die drei Postulanten verlangen schlicht den Verzicht auf den geplanten Verkauf des Staatswaldes Zürichberg. Die Begründung für das doch sehr operative Ansinnen ist folgende: Der Preis für das Waldstück liege weit unter dem marktüblichen Ansatz. Es müsse deshalb ausgeschrieben werden, wobei Private zu bevorzugen seien. Eine Verlagerung der Bewirtschaftung des Staatswaldes Zürichberg vom Kanton Zürich an die finanzschwache Stadt Zürich stelle zudem eine fragwürdige Politik dar.

Eine Vorbemerkung: Ich werde den Antrag stellen, dieses Postulat nicht zu unterstützen und die Regierung das machen zu lassen, was sie selber kann. Das Ansinnen der Postulanten hat nämlich nicht viel mit Strategie zu tun – der Kantonsrat hat aber strategische Aufgaben! –, hingegen sehr viel mit Einmischung in das operative Tagesgeschäft der Regierung.

Ich gehe davon aus, dass der zu Debatte stehende Staatswald, also ein Wald, der dem Kanton gehört, Teil des Finanzvermögens ist. Der geplante Verkauf ist somit nichts anderes als ein Aktiventausch. Das kann die Regierung tun, wenn sie es für notwendig erachtet. Worum geht es eigentlich? Auf dem Gebiet der Gemeinde Zürich stehen 2300 Hektaren Wald. Etwa 1100 Hektaren gehören der Stadt, der Rest ist Eigentum des Kantons, des Bundes, von Korporationen und privaten Waldbesitzern. Die Stadt Zürich besitzt aber auch Wald ausserhalb

des Gemeindegebietes, etwa 1000 Hektaren im Sihlwald, 60 Hektaren im Wildpark Langenberg und weitere Waldstücke in verschiedenen Gemeinden rund um Zürich. In diesem Stadtzürcher Wald ausserhalb der Gemeindegrenzen erbringt die Stadt Zürich mit der Waldpflege Erholungsleistungen für die ausserstädtische Bevölkerung.

Die Stadt möchte Sihlwald und Langenberg behalten, beabsichtigt aber im Sinne der Konzentration auf das Kerngeschäft – und das ist löblich –, Waldflächen ausserhalb der Gemeindegrenzen zu verkaufen und dafür Wald innerhalb des Stadtgebietes zu kaufen. Sie will also ganz im Sinne der Güterzusammenlegungen der 60er- und 70er-Jahre das Gebiet auf diese Weise sozusagen meliorieren. Wer soll da eigentlich etwas dagegen haben?

Ich kann Ihnen an einem Beispiel sehr schön zeigen, was passiert ist: In Zumikon besitzt die Stadt Zürich ein Waldstück in der Grösse des Katzenses. Diese 21 Hektaren will sie nun der Gemeinde Zumikon und Privaten verkaufen. Die Verträge bringen der Stadt rund 760'000 Franken. Die Stadt kann den Zumiker Wald für 3.50 Franken pro Quadratmeter verkaufen. Das ist ein stattlicher Preis, er ergibt sich aus der grossen Nachfrage nach der Parzelle. Mit dem Erlös will die Stadt Wald innerhalb der Stadt kaufen.

Der Kanton zeigte bereits 1998 Interesse für dieses Geschäft und war bereit, den Wald, den der Kanton innerhalb der Gemeindegrenzen der Stadt Zürich besitzt, der Stadt Zürich zum Preis von 1 Franken pro Quadratmeter zu verkaufen. Mit den beiden Waldstücken auf Stadtboden konnte der Kanton gar keinen Gewinn erwirtschaften. Vielmehr erwachsen ihm jährliche Unterhaltskosten von bis zu 100'000 Franken. Mit anderen Worten: Es ist für beide ein gutes Geschäft. Die Stadt Zürich kann Wald innerhalb der Gemeindegrenzen kaufen und der Kanton spart Geld damit.

Stadt und Kanton wurden handelseinig und der Stadtrat wollte das Gebiet kaufen. Zu diesem Zweck musste die Stadt Geld budgetieren und der Gemeinderat der Stadt Zürich bewilligte dieses Geld nicht, vermutlich mit der Begründung, das sei viel zu teuer für die Stadt bzw. ein viel zu gutes Geschäft für den Kanton. Indem nun die Postulanten verlangen, der Regierungsrat solle den Staatswald nicht verkaufen, ist das Ganze aufs Eis gelegt. Stadt und Kanton wären also handelseinig, parlamentarisch ist man aber nicht einverstanden.

Meine Meinung dazu: Es ist sinnvoll, wenn die Gemeinde Zürich Land ausserhalb ihrer Grenzen verkauft und dafür Land innerhalb

kauft. Der Preis ist offensichtlich nicht so sehr daneben, denn der Zürcher Gemeinderat fand ihn zu hoch und der Kantonsrat zu tief. Zudem geht es hier um ein operatives Geschäft, das sinnvoll ist. Ich bitte Sie deshalb, Ihren Vorstoss zurückzuziehen. Sollte das Postulat nicht zurückgezogen werden, bitte ich die Anwesenden, die Überweisung dieses unnötigen Postulats abzulehnen.

*Fredi Binder (SVP, Knonau):* Zuerst eine Bemerkung zu Adrian Bucher: Sie haben sich vor allem auf der operativen Ebene bewegt. Ich versuche, in meinem Referat auf der strategischen zu bleiben. Die Fläche des Kantons Zürich ist zu rund 30 % bewaldet. Davon besitzt der Kanton rund 8 % oder gut 3200 Hektaren. Dieser Staatswald verteilt sich über den ganzen Kanton – vom Tössstock bis zum Zürichberg – und setzt sich aus 17 Waldgebieten zusammen. Der Staatsforstbetrieb mit rund 30 Angestellten pflegt und nutzt diese Wälder.

Der Staatswald Zürichberg umfasst rund 150 Hektaren. Über diesen Verkauf fanden in den beiden vergangenen Jahren Verhandlungen zwischen dem Kanton und der Stadt Zürich statt. Mit unserem Postulat wollten wir diesen Verkauf verhindern, und zwar aus folgenden drei Gründen:

Erstens: Der Staatswald ist als Ganzes zu beurteilen. Daraus nur die besten und ertragreichsten Wälder zu verkaufen, dürfte das Defizit des Staatsforstbetriebs noch erhöhen. Der Staatswald Zürichberg mit seiner besonderen Lage mitten im städtischen Gebiet ist geradezu ein idealer Wald, um die Multifunktionalität einer breiten städtischen Bevölkerung näherzubringen. Gerade hier können viele Zürcherinnen und Zürcher die Pflege und die Nutzung, aber auch die wirtschaftlichen Sorgen und Nöte einer modernen Waldwirtschaft aufgezeigt werden.

Zweitens: Betrachtet man den möglichen Verkauf nur rein finanzpolitisch, könnte ein solcher nur damit begründet werden, dass die meisten staatlichen Forstbetriebe in den letzten Jahren defizitär arbeiteten. Dann aber müsste ein Verkauf an die hoch verschuldete Stadt Zürich ausser Betracht fallen, denn die städtischen Betriebe arbeiten noch bedeutend schlechter als unsere kantonalen. Deshalb wird ja der Sihlwald heute nicht mehr bewirtschaftet und zu einem Waldreservat umfunktioniert. Wenn schon ein Verkauf, dann wären sicher private Käufer zu bevorzugen, und dies mittels öffentlicher Ausschreibung. Noch besser wäre allenfalls, nur Pflege und Nutzung zu privatisieren.

Drittens: Die staatlichen und kommunalen Forstbetriebe stellen grossmehrheitlich die Aus- und Weiterbildung für unsere zukünftigen Forstwärter und Förster. Deshalb bedeutet der Verkauf von Staatswald unweigerlich auch den Verlust von dringend benötigten Lehr- und Weiterbildungsstellen im Forstbereich. Und dass nur gut ausgebildete Forstwärter im Wald arbeiten sollten, hat uns der Sturm Lothar einmal

mehr deutlich aufgezeigt. Die Waldarbeit ist mit vielen Unfallrisiken verbunden. Eine gute Ausbildung ist darum äusserst wichtig.

Ein allfälliger Verkauf von Teilen unseres Staatswaldes mit allen Vor- und Nachteilen müsste grundsätzlich und öffentlich diskutiert werden. Zur Zeit wäre ein solcher Verkauf sicher falsch, denn je nach der Entwicklung unserer Energiepolitik könnte dem Rohstoff Holz in einigen Jahren wieder ein anderer Stellenwert zukommen und damit der Besitz und die Nutzung unserer Wälder wirtschaftlicher werden.

Ich bitte Sie deshalb, der Überweisung des Postulats zuzustimmen.

*Andreas Honegger (FDP, Zollikon):* Dem Bürger, Spaziergänger, Jogger oder «Hündeler» ist es in der Regel völlig egal, wem der Wald gehört, in dem er seine Erholung sucht. Zudem ist die Zusammenlegung von Wald eigentlich etwas Effizienzbringendes. Weshalb also suchen wir diese Diskussion?

Die Stadt Zürich hat sehr viel Wald. Sie hat sich im Mittelalter und in der Barockzeit grosse Wälder zugelegt, als Reserve der einzigen damals frei verfügbaren Energie für Heizung und Kochen, aber auch für gewisse Gewerbe und Industrien. Heute hat der Wald vor allem Erholungswert. Er ist eine grüne Lunge rund um die Stadt, ein Stück Natur, das die Bindung des Menschen an die Natur fördert. Es scheint mir aber falsch, wenn die Stadt gewissermassen konzeptionslos Waldbesitz abstösst, weil dieser mehr kostet als er einbringt, wenn wir nur auf die Nutzung des Holzes, nicht aber auf die Nutzung für die Erholung achten. Da will man ein Stück in Zumikon losschlagen, den riesige Sihlwald aber will man behalten, ebenso den Wald im Tierpark Langenberg im Sihltal, der ja weiss Gott keine stadtzürcherische Angelegenheit ist.

Wir fordern ein Gesamtkonzept für die weitere Bewirtschaftung, Betreuung oder auch nur Beobachtung der städtischen Wälder. Ich bin mir bewusst, dass dies nicht primär Sache des Kantons, sondern Sache der Stadt ist. Ich weiss auch, dass heute nicht Mittwochabend, sondern Montagmorgen ist. Der Kanton kann hier mindestens verhindern, dass die Stadt gewissermassen Baum um Baum kauft und verkauft, sondern die Situation als Ganzes analysiert. Wie es aussieht, hat sich dies nun auch schon ausgewirkt.

Sollte der Kanton seinen Staatswald auf Stadtgebiet je wirklich verkaufen wollen, wäre es aus liberaler Sicht eine klare Option, den Verkauf an eine zu bildende Korporation von Privaten zu prüfen. Interes-

senten für eine solche nicht profitorientierte Aufgabe sind durchaus zu finden. Wir wollen nicht, dass sich die Stadt in der Art des Rosenpickens holt, was sie will und abstösst, was sie nicht zu brauchen glaubt. Es braucht hier eine Gesamtschau und eine grosszügige Lösung.

Ich danke der Regierung für ihr Verständnis in dieser Sache. Die Ratskolleginnen und -kollegen bitte ich, sich der Überweisung des Postulats nicht entgegenzusetzen.

*Marie-Therese Büsser-Beer (Grüne, Rüti):* Der vorliegende Vorstoss ist meiner Meinung nach etwas verwirrend formuliert, indem im Postulatstext und in dessen Begründung Gegensätzliches gefordert wird. Im Postulatstext wird ein Verzicht auf den Verkauf verlangt, während in der Begründung der Wunsch geäussert wird, dass ein Verkauf an Private zu erfolgen habe. Einig gehen wir von grüner Seite mit den Postulanten insofern, als dass wir die Bewirtschaftung des Waldes im Sinne der Nachhaltigkeit und der Langfristigkeit ebenfalls als sehr zentral erachten. Der Kanton Zürich bietet unseres Erachtens heute als Waldbesitzer die Gewähr für diese Nachhaltigkeit. Insbesondere ökologische Kriterien haben bei den Zuständigen einen hohen Stellenwert. Auch das soziale Umfeld für diejenigen, die im Wald arbeiten, wird zu Recht hoch gewichtet.

Bei privaten Waldbesitzenden sind hingegen ökologische Kriterien und Anstellungsbedingungen für Arbeitskräfte nicht immer vorbildlich. Auch weitere wichtige Anliegen der Öffentlichkeit wie z. B. die Zugänglichkeit stossen nicht bei allen Waldbesitzenden auf gleich grosses Verständnis. Dies sind Gründe, weshalb die Grünen ein Verbleiben des Staatswaldes bei der öffentlichen Hand als sehr wichtig erachten. Ein Verkauf an Private steht für uns gar nicht zur Diskussion. Fredi Binder wies in seinem Referat zu Recht darauf hin, dass der Wald auch eine soziale Funktion hat. Unserer Meinung nach ist diese bei der öffentlichen Hand am besten gewährleistet. Vorstellbar für uns wäre vielleicht eine Privatisierung des Betriebs, verbunden mit einem Leistungsauftrag, der den Standard bei der Ökologie und bei den Arbeitsbedingungen sichert.

Der Auslöser des Postulats war der zur Diskussion stehende Übergang des Staatswaldes Zürichberg an die Stadt Zürich. Wir sind der Meinung, dass auch die Stadt Zürich bei der Waldbewirtschaftung vorbildlich handelt. Für uns wäre ein solcher Übergang darum grund-



sätzlich nicht zu beanstanden. Allerdings muss ich mich Adrian Bucher anschliessen: Das ist wirklich ein sehr operatives Geschäft, über das wir hier drin eigentlich nichts zu diskutieren haben.

Die Grünen werden das Postulat aus diesen Gründen nicht unterstützen.

*Peter Reinhard (EVP, Kloten):* Grundsätzlich ist der Stellenwert des Waldes in unserer Gesellschaft hoch zu gewichten. Er ist nicht nur Frischluftspender und Naherholungsgebiet, sondern hat viele weitere wichtige Funktionen. Entsprechend kann ich dem Anliegen, den Wald grundsätzlich zu privatisieren, nichts abgewinnen. Es gibt auch öffentliche Aufgaben, die der Erhaltung der Lebensqualität dienen und darum zu bejahen sind. Der Staat kann diese besser erledigen als Private.

Wir sprechen immer wieder von der Liberalisierungs- und Deregulierungswelle. Es gibt aber Grundanliegen, die besser in der Hand des Staates bleiben, so z. B. der ganze Bereich der Ver- und Entsorgung. Allenfalls können Teilbereiche davon privatisiert werden, nicht aber der ganze Bereich. Es erstaunt mich, dass immer dann, wenn es um Landwirtschaft oder andere Bauernanliegen geht, Subventionen und die Einmischung des Staates gefordert werden. Das war bei Lothar so und ist auch bei diesem Vorstoss der Fall. Wir sollten auch hier eine gewisse Liberalität behalten.

Was der Hinweis mit der finanzschwachen Stadt Zürich soll, weiss ich nicht. Die Stadt ist eigentlich nicht finanzschwach – im Gegenteil! Sie hat nur wichtige zentralörtliche Aufgaben zu erfüllen, welche ihr Mehrkosten bescheren. Im Übrigen schneidet sie mit der Rechnung 1999 erfreulich ab. Der Kanton Zürich mit seinem Schuldenberg muss hier wohl nicht überheblich sein.

Ich gehe davon aus, dass die Stadt Zürich für die nachhaltige Waldpflege zertifiziert ist. Fredi Binder sagt, sie arbeite schlechter als der Kanton. Ich finde, es steht uns nicht an, der Stadt Zürich Noten zu erteilen. Es gibt auch verschiedene Philosophien. So wie es Biobauern und andere Bauern gibt, so werden auch in der Waldpflege unterschiedliche Schwerpunkte gesetzt. Nicht alle Forstleute stellen den Profit bzw. die Holzproduktion in den Vordergrund.

Zu Andreas Honegger: Ich kann nicht beurteilen, ob die Stadt Zürich ein Waldkonzept hat oder nicht. Wir sitzen nicht am Mittwochabend im Gemeinderat, sondern am Montagmorgen im Kantonsrat. Ich fin-

de, es ist Sache der Regierung, das Ganze mit dem Zürcher Stadtrat abzusprechen. Das sind für mich keine Gründe, dieses Geschäft zu aktualisieren.

Die EVP wird dieses Postulat ablehnen.

*Richard Hirt (CVP, Fällanden)*: Ich muss leider feststellen, dass Sie bei der Beratung des Waldgesetzes nicht sehr gut aufgepasst haben. Die CVP wird dieses Postulat unterstützen. Ich möchte das Geschäft von der operativen auf die strategische Ebene zurückführen. Wir sind der Meinung, dass der Staat den Staatswald grundsätzlich behalten sollte, und zwar nicht nur in diesem Einzelfall. Wald ist ja letztlich das einzige Ökosystem auf der Welt, das nachhaltig ist. Der Begriff Nachhaltigkeit wurde ja auch von unseren Vätern geprägt, die das Waldgesetz erarbeitet haben, welches in grossen Teilen immer noch gilt.

Es würde einem Staat gut anstehen, wenn er sich als Pionier und Vorbild ein derartiges System halten würde, das allen Leuten dient, nachhaltig ist und in die Oberaufsicht des Staates fällt. Der Staat hat die forstpolizeiliche Aufsicht über den Wald. Auf diese Weise kann er auch eine Vorbildfunktion für die anderen Betriebe haben. In diesem Sinn glauben wir, dass sich der Staat vielleicht langfristig nicht von seinem Wald trennen sollte. Somit wäre das Problem mit diesem Einzelfall, der den Anstoss zu diesem Postulat gegeben hat, auf die strategische Ebene zurückgeführt.

Ich bitte den Regierungsrat, in dieser Richtung zu arbeiten. Wir werden das Postulat wie gesagt unterstützen.

*Hans Wild (SaS, Zürich)*: Als Förster habe ich während 42 Jahren auch den Staatswald Zürichberg bewirtschaftet und betreut. Der Baumbestand ist gemischt und absolut gesund. Vielleicht sind einige Bestände nach neuesten forstwirtschaftlichen Grundsätzen etwas überaltert. Das lässt sich leicht ändern, sobald die Holzpreise wieder besser sind. Der Wald dient heute der Erholung, den Sportlern, der Tierwelt, den Spaziergängern, allen Leuten. Es ist den Leuten gleichgültig, wem der Wald gehört, ob nun der Stadt oder dem Kanton.

Zu Adrian Bucher: Sie haben die Kosten der Bewirtschaftung von 100'000 Franken erwähnt. Es gab ein Jahr, in dem sie so viel kostete. Ich habe mit dem Förster gesprochen. Heute ist der Aufwand für die Bewirtschaftung etwa gleich gross wie der Holzertrag. Dieser wird

sich in Zukunft verbessern. Wir müssen also keine Angst haben, dass wir für alle Zeiten Geld in den Staatswald Zürichberg stecken müssen. Es kommt natürlich immer darauf an, wer Förster ist. Der amtierende denkt so, wie wir im Kantonsrat denken.

Der Kanton kam ja durch das Grossmünsterstift zu diesem Wald. Bei dessen Aufhebung haben wir ihn geerbt. Es gibt eine alte Lehre, die besagt: Was man ererbt hat, sollte man nicht verkaufen oder verschenken. Dieser Ansicht ist Gott sei dank auch Regierungsrat Ruedi Jeker.

*Adrian Bucher (SP, Schleinikon):* Zu Richard Hirt möchte ich Folgendes sagen: Wenn die Stadt Zürich und der Kanton Land kaufen, bleibt dieses quasi beim Staat. Insofern spielt es überhaupt keine Rolle. Wegen der Güterzusammenlegung sagt die Gemeinde Zürich, sie wolle Wald ausserhalb ihrer Grenze abstossen und dafür den Wald innerhalb behalten, weil sie diesen ja ohnehin bewirtschaften müsse. Für den Kanton ist es ein Geschäft, weil er mit seinem Wald Verluste hat.

Zwei Fragen an Regierungsrat Ruedi Jeker: Warum ist die Regierung überhaupt bereit, dieses Geschäft entgegenzunehmen? Und warum möchte sie diesen Handel mit der Stadt Zürich nicht mehr weiterführen?

*Regierungsrat Ruedi Jeker:* Das Postulat fordert ja gerade, dass solche und andere Fragen beantwortet werden. Wir nehmen es entgegen, um eine Update vorzunehmen und bei dieser Gelegenheit auch die Funktion des Staatswaldes generell und jene des Zürichbergwaldes im Speziellen zu klären und gegebenenfalls neu zu definieren.

*Schlussabstimmung*

**Der Kantonsrat beschliesst mit 86 : 50 Stimmen, das Postulat an den Regierungsrat zur Berichterstattung zu überweisen.**

Das Geschäft ist erledigt.

### **19. Zusätzliche, attraktive ÖV-Angebote während der sanierungsbedingten teilweisen Sperrung des Autobahntunnels in Zürich-Schwamendingen**

Postulat Peter Stirnemann (SP, Zürich), Hartmuth Attenhofer (SP, Zürich) und Susanna Rusca Speck (SP, Zürich) vom 24. Januar 2000  
KR-Nr. 37/2000, Entgegennahme, Diskussion

Das Postulat hat folgenden Wortlaut:

Der Regierungsrat wird beauftragt, während der Sanierung des Schöneich-Autobahntunnels in Zürich Schwamendingen im Jahr 2001 zusätzliche geeignete, attraktive ÖV-Angebote zwischen den Regionen Winterthur und Mittleres/Oberes Glatttal einerseits und Zürich/Linkes Seeufer/Limmattal/Knonauer Amt andererseits einzurichten, um den von der Autobahn verdrängten, in die Hauptstrassen der Stadt Zürich überquellenden, Automobilverkehr aufzunehmen.

Begründung:

Im Jahr 2001, von März bis November, wird der Schöneichtunnel der Autobahn zwischen Zürich-Schwamendingen und Milchbuck saniert. Dafür werden die beiden Fahrtrichtungen etappenweise gesperrt und der Verkehr in die städtischen Hauptstrassen umgeleitet, die parallel zum Tunnel verlaufen. Die Durchflusskapazität wird dadurch um ca. 700 Motorfahrzeuge pro Stunde reduziert. Ohne geeignete zusätzliche ÖV-Angebote (S-Bahn, Tram, Bus), die diese Kapazitätsreduktion kompensieren können, wird dieser Verkehr in Quartierstrassen abgedrängt. Es gilt, dies zu verhindern.

*Ratspräsident Hans Rutschmann:* Der Regierungsrat ist bereit, das Postulat zur Berichterstattung entgegenzunehmen. Reto Cavegn hat an der Sitzung vom 19. Juni 2000 den Antrag auf Nichtüberweisung gestellt. Mit Schreiben vom 7. September 2000 hat Reto Cavegn diesen Antrag zurückgezogen.

Ein erneuter Antrag auf Nichtüberweisung wird nicht gestellt.

**Das Postulat KR-Nr. 37/2000 ist überwiesen.**

Das Geschäft ist erledigt.

## **20. Studie über ausgesteuerte Erwerbslose**

Postulat Regula Götsch Neukom (SP, Kloten), Peter Reinhard (EVP, Kloten) und Marie-Therese Büsser-Beer (Grüne, Rüti) vom 24. Januar 2000

KR-Nr. 38/2000, RRB-Nr. 744/10. Mai 2000 (Stellungnahme)

Das Postulat hat folgenden Wortlaut:

Der Regierungsrat wird beauftragt, mittels einer Studie abzuklären, was mit denjenigen Ausgesteuerten geschieht, die sich nicht bei der Fürsorge melden.

Begründung:

Die Tatsache, dass ca. zwei Drittel der Ausgesteuerten aus den Statistiken «verschwinden», sich also nicht bei der Fürsorge melden, deutet darauf hin, dass die Betroffenen sich auf irgendeine andere Art und Weise behelfen. Genauere Kenntnisse darüber, was diese Menschen nach der Aussteuerung tun und welche Personengruppen sich wie verhalten, werden wichtige Hinweise für eine Verbesserung der Hilfe während der Rahmenfrist ergeben.

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

Die gegenwärtig robuste Konjunktur und die mittelfristig positiven Beschäftigungsaussichten haben zu einem grossen Rückgang der Zahl der Stellensuchenden geführt (Zahlen je Ende März für den Kanton Zürich: 1998 41'674, 1999 34'100, 2000 22'489). Auch bei den Aussteuerungen zeichnet sich eine Verbesserung ab, ist doch die Zahl der im Durchschnitt pro Monat ausgesteuerten Personen von 762 im Jahre 1998 auf 614 im Jahre 1999 gesunken. Sie liegt damit allerdings immer noch auf dem Stand der Jahre 1994 und 1995. Für die Periode 2000–2003 kann indessen mit einer Abnahme von rund 30 % gegenüber 1998 gerechnet werden.

Auch wenn im Kanton Zürich über das Schicksal von ausgesteuerten Personen keine detaillierten Angaben vorliegen, steht fest, dass jeweils kurz vor und nach der Aussteuerung nochmals ein beachtlicher Teil der Arbeit suchenden Personen eine Stelle findet bzw. annimmt. Seit Beginn des wirtschaftlichen Aufschwunges hat sich die Zahl derjenigen Ausgesteuerten, die zwei Monate nach dem Ende der Rahmenfrist immer noch beim RAV zur Arbeitsvermittlung gemeldet sind, deutlich gesenkt (Prozentsatz der jeweiligen im Januar ausgesteuerten Personen, die Ende März auf den RAV noch zur Vermittlung gemeldet waren [Zahlen für den Kanton Zürich]: 1998 68 %, 1999 56 %, 2000 25 %). Dies ist ein Hinweis darauf, dass der Anteil von Personen, die nach dem Ende der Rahmenfrist eine Erwerbstätigkeit aufnehmen konnte, ansteigt.

Diese Feststellungen im Kanton Zürich decken sich mit der vorliegenden Studie für den Kanton Freiburg (*Scénarios pour une politique en faveur des chômeurs en fin de droit*, Fribourg 1997) und der Untersuchung des Bundesamtes für Wirtschaft und Arbeit (heute seco) für die ganze Schweiz (*Ausgesteuerte in der Schweiz, Ein Situationsbericht, Publikation der Ausgleichsstelle für den Ausgleichsfonds der Arbeitslosenversicherung*, Bern 1998). Die Untersuchungen zeigen, dass von denjenigen Ausgesteuerten, die keine neue Stelle gefunden haben, mehr als ein Drittel bereits während der Rahmenfrist, beispielsweise durch Zwischenverdienst, erneut das Anrecht auf Versicherungsleistungen (neue Rahmenfrist) erworben hat. Rund 15% der Ausgesteuerten bezogen Leistungen der Sozialhilfe. Unterstützung von der Lebenspartnerin oder vom Lebenspartner sowie von Eltern, Freunden, Verwandten und Bekannten, Gelegenheitsarbeiten, Verzehr von Ersparnissen, Arbeitslosenhilfe und Invalidenrenten bilden die materielle Lebensgrundlage der übrigen Ausgesteuerten. Recht viele erwerbstätige Ausgesteuerte sind neben ihrem Lohn jedoch auf Zusatzeinkünfte angewiesen. Hier springen wiederum Personen aus dem sozialen Umfeld sowie mit 5 % die Sozialhilfe ein.

Rückschlüsse im Hinblick auf eine noch wirksamere Förderung und Forderung der Stellensuchenden während der Rahmenfrist lassen sich bereits aus den vorliegenden beiden Untersuchungen gewinnen. Die Studien zeigen auch, dass folgende Gruppen von Arbeitslosen unter den Ausgesteuerten besonders stark vertreten sind: Frauen, Personen ausländischer Nationalität, über 49jährige, Verheiratete, Ungelernte, Personen in Hilfsfunktionen und nicht mobile Personen. Diese Erkenntnisse fliessen in die Arbeit der Regionalen Arbeitsvermittlungszentren (RAV) ein. So werden für Stellensuchende, bei denen sich zu Beginn der Arbeitslosigkeit zeigt, dass sie schwer vermittelbar sind, im Rahmen einer beruflichen Standortbestimmung mögliche Optionen für die weitere Laufbahn sorgfältig abgeklärt. Je nach Problemlage werden arbeitsmarktorientierte Weiterbildungs- oder Beschäftigungsmassnahmen durchgeführt oder Stellensuchende mit Mehrfachproblematik ohne Verzug besonderen Beratungsstellen zur Abklärung zugewiesen.

Auch unter Ausgesteuerten gibt es Personen mit realen Chancen zur Wiedereingliederung in den Arbeitsmarkt. Die aus dem vom Kantonsrat für die Periode 2000–2003 bewilligten Rahmenkredit subventionierten Weiterbildungs- und Beschäftigungsprogramme bezwecken die berufliche Wiedereingliederung. In zweiter Linie soll die Fähig-



keit, eigenverantwortlich zu bleiben bzw. wieder zu werden, erhalten und gefördert werden (Hilfe zur Selbsthilfe). Die Massnahmen zur Erhaltung und Steigerung der Qualität der Ausgesteuertenprogramme werden zusätzliche Erkenntnisse über das Schicksal Ausgesteuerter vermitteln.

Eine umfassende Studie über Ausgesteuerte im Kanton Zürich würde eine jahrelange Begleitung einer repräsentativen Zahl betroffener Personen erfordern. Diese Aufgabe wäre sehr aufwendig, und die Arbeit müsste auch wissenschaftlich begleitet werden. Dafür fehlen die erforderlichen personellen und finanziellen Mittel. In Anbetracht der bereits aus den vorliegenden Untersuchungen gewonnenen Erkenntnisse würde der im Verhältnis zum hohen Aufwand geringe Zusatznutzen aber auch die Bewilligung zusätzlicher Mittel nicht rechtfertigen.

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

*Regula Götsch Neukom (SP, Kloten):* Schnee von gestern ist dieses Postulat ganz und gar nicht. Trotzdem scheint der Regierungsrat an den letzten Schnee gedacht zu haben, als er seine Ablehnung begründete, denn als erstes weist er auf die robuste Konjunktur hin. Leider ist es aber nicht so, dass die robuste Konjunktur das Problem der Langzeitarbeitslosigkeit löst. Wir müssen aufpassen, dass wir jetzt, da sich die Wirtschaft von der Krise erholt, die Zeit des Aufschwungs nicht verplempern, sondern nutzen, um uns für die nächste Krise zu wappnen. Die Augen zu verschliessen und zu denken, die Probleme hätten sich von selbst gelöst, wäre sträflicher Leichtsinn.

Der Verbleib von ausgesteuerten Arbeitslosen in Stadt und Kanton Zürich ist ungewiss. Es gibt mehr oder weniger fundierte Vermutungen, z. B. auf Grund einer Studie aus dem Kanton Freiburg, aber das ist uns zu wenig. Dass Ausgesteuerte von Eltern, Freunden, Verwandten und Bekannten unterstützt werden, wie der Regierungsrat schreibt, haben wir uns auch schon gedacht. Wir möchten es aber genau wissen, um in Zukunft schon vor dem Zeitpunkt der Aussteuerung eventuell andere, passendere Massnahmen ergreifen zu können.

Es ist ausdrücklich lobenswert, dass die Erkenntnisse aus vorhandenen Studien bereits jetzt in die Arbeit der RAV einfliessen. Genauere Erkenntnisse, beispielsweise über die Situation in der Stadt Zürich, werden die Arbeit der RAV noch mehr erleichtern und verbessern.

Zur Erinnerung: Ziel der Bemühungen ist die Bekämpfung der Langzeitarbeitslosigkeit, denn diese enthält nach wie vor sozialen Zündstoff. Selbstverständlich meinen wir nicht, dass die kantonale Verwaltung diese Studie selber durchführen, sondern dass sie einen entsprechenden Auftrag erteilen soll. Die Regierung schreibt – und das ist ihr wohl schon zur Gewohnheit geworden –, es fehlten die personellen und finanziellen Mittel. Ich frage Sie: Wenn nicht jetzt, wann dann? Der Zeitpunkt der beginnenden Erholung ist der absolut ideale Moment für unser Anliegen.

Ich bitte Sie deshalb, der Überweisung unseres Postulats zuzustimmen.

*Werner Bosshard (SVP, Rümlang):* Die Postulanten verlangen eine Studie darüber, was mit Menschen geschieht, welche sich nicht bei der Fürsorge melden. Als ich dieses Postulat las, glaubte ich, die Welt nicht mehr zu verstehen. Da soll doch tatsächlich untersucht werden, wieso sich jemand normal verhält, seine Eigenverantwortung wahrnimmt und Wege findet, sich selbstständig durchs Leben zu bringen! Aber was heisst schon normal? Das hängt ganz von der Betrachtungsweise ab. Nach meiner Sicht der Dinge ist es normal, wenn sich ein Mensch, der seine Arbeitsstelle verliert, initiativ und schnell nach einer neuen Stelle umsieht, dabei flexibel ist und weder die Gemeinde noch das RAV noch die Fürsorge bemüht. Der weitaus grösste Teil der Arbeitsplatzwechsel spielt sich so auf rein privater Ebene ab.

Nun ist es aber so, dass unsere gut ausgebaute Arbeitslosenversicherung es erlaubt, während einer gewissen Zeit ohne grössere Komforteinbusse zwar arbeitslos, aber auch arbeitsfrei zu sein. Für denjenigen, der bereit ist, die geringe Komforteinbusse zu akzeptieren, ist die Versuchung da, die Rahmenfrist auszuschöpfen und die Suche nach einer neuen Arbeit während dieser Zeit nicht mit allerletztem Einsatz zu betreiben. Ist dann die Rahmenfrist abgelaufen, wird die Komforteinbusse allerdings wesentlich grösser. Bis letztes Jahres griff in diesem Fall eine neue Rahmenfrist, diejenigen der Arbeitslosenhilfe.

Als Finanzvorstand meiner Gemeinde habe ich einige Jahre lang diese Belege zur Auszahlung visiert und mich dabei gewundert, wie viele neue Bezügerinnen und Bezüger dieser Unterstützung ich dabei auf dem Papier angetroffen habe. Es gibt offenbar neben den echt auf dem Arbeitsmarkt nicht gefragten Leuten einen Personenkreis, der die angebotenen Leistungen vollumfänglich konsumiert. Das sind jene

zwei Drittel, welche nach Ausschöpfung der angebotenen Leistung aus den Statistiken verschwinden, mit Freude an die verbrachte arbeitsfreie Zeit zurückdenken und jetzt wieder arbeiten. Darüber braucht es keine Studie, denn diese habe ich Ihnen soeben geliefert.

Ich bitte Sie, das vorliegende Postulat, welches eine unnötige Studie verlangt, nicht zu überweisen.

*Marie-Therese Büsser-Beer (Grüne, Rüti):* Infolge der boomenden Konjunktur ist die Thematik des Postulats vielleicht nicht mehr so schlagzeilenträchtig. Ich bitte Sie aber nicht zu vergessen, dass das Problem der Ausgesteuerten nach wie vor existiert. Auch heute noch werden ungefähr 600 Personen pro Monat ausgesteuert.

Die Antwort der Regierung enthält einige Fakten aus bereits anderenorts gemachten Studien. Wir sind aber der Meinung, dass einige interessante Fragen trotzdem weiterhin unbeantwortet geblieben sind. Wohl werden die Risikogruppen für eine Aussteuerung benannt, es werden auch Hinweise auf die Art der Existenzsicherung geliefert. Wir denken, dass gerade bei speziellen Fragen genaueres Wissen notwendig ist.

Es tut mir Leid, Werner Bosshard, wenn wir Sie mit unserem Postulat dermassen verwirrt haben. Sie sprechen von «normal», wenn jemand zur Existenzsicherung vom eigenen Vermögen zehrt oder von der Familie und Freunden unterstützt wird. Wir finden das zwar löblich und es ist sicher gut, wenn diese Eigenverantwortung spielt. Es stellt sich aber die Frage, ob diese Art der Existenzsicherung und des Sich-durchs-Leben-schlagen tatsächlich längerfristig funktioniert. Darauf gibt es meiner Ansicht nach keine Antwort – auch Sie haben keine bereit!

Interessant zu wissen wäre, wie sich die einzelnen Risikogruppen auf die verschiedenen Arten der Existenzsicherung verteilen, und zwar nicht nur einige Monate nach der Aussteuerung, sondern auch längerfristig. Antworten auf die Frage, was mit denjenigen passiert, die kurz vor oder nach Ablauf der Rahmenfrist wieder eine Arbeit finden, wäre unserer Meinung nach wichtig. Gibt es z. B. überdurchschnittlich viele, die von Working-poor betroffen sind? Nötig wären zudem Angaben über mittel- und längerfristige Erfolge von Leuten, die sich selbstständig machen. All diese Erkenntnisse müssten doch in die Beratungstätigkeit der RAV einfließen können.

Die Grünen unterstützen das Postulat, damit die in der Antwort des Regierungsrates bereits enthaltenen Informationen noch vertieft werden.

*Peter Reinhard (EVP, Kloten):* Wir alle kennen die Wirtschaftszyklen – einmal befindet sich die Wirtschaft in einem Hoch, dann wieder in einem Tief – und wissen, dass immer wieder die selben Probleme auf uns zukommen. In der Hochkonjunktur bekommen die einen mehr Lohn oder mehr Kapitalrendite. Im jetzigen Zyklus hat man eher bei der Kapitalrendite einen höheren Bonus als bei den Löhnen. Wenn es mit der Wirtschaft wieder abwärts geht, so ist klar, dass die Arbeitnehmer bezahlen müssen, indem sie zum Teil ihre Stelle verlieren. Ich finde den Ausdruck «arbeitsfrei» zynisch. Das klingt, als ob man es als Vergnügen empfinden würde, arbeitslos zu sein. Ich denke, das hängt von der Philosophie ab, die man selber hat.

Wir nehmen Ausgesteuerte ernst, und zwar als Menschen, die in der Regel arbeiten möchten aber keine Arbeit finden. Es gibt immer schwarze Schafe, das ist in der Wirtschaft nicht anders! Wir müssen wissen, was mit diesen Leuten geschieht und Instrumente schaffen, damit die Statistik nicht einfach irgendwo abbricht. Nur so sind wir in Zukunft gerüstet und haben die nötigen Daten zur Verfügung, wenn die Konjunktur abflaut und wir wieder mehr Arbeitslose haben. Wenn wir vorbeugen und die Sozialkosten tief halten wollen, müssen wir beim nächsten Tief mit den Risikogruppen zusammenarbeiten können. Darum ist dieses Postulat nötig, auch wenn die Situation jetzt nicht akut ist.

Die EVP wird das Postulat überweisen.

### *Schlussabstimmung*

**Der Kantonsrat beschliesst mit 76 : 54 Stimmen, das Postulat nicht zu überweisen.**

Das Geschäft ist erledigt.

## **21. Bildung der Flughafen AG**

Interpellation Barbara Hunziker Wanner (Grüne, Rümlang), Martin Bäumle (Grüne, Dübendorf), Susanne Rihs-Lanz (Grüne, Glattfelden) und Mitunterzeichnende vom 20. März 2000

KR-Nr. 121/2000, RRB-Nr. 680/26. April 2000

Die Interpellation hat folgenden Wortlaut:

Im Zusammenhang mit der Einladung zur Generalversammlung der Flughafen Immobilien Gesellschaft (FIG) vom 30. März 2000 wurde bekannt, dass der Zusammenschluss des Flughafendienstleistungszentrums (FDZ) mit der FIG nicht wie ursprünglich geplant auf dem Wege einer echten Fusion durchgeführt werden kann, sondern nun durch die Übernahme des FDZ durch die FIG erfolgen soll.

Offensichtlich ein weiteres Beispiel dafür, dass der Kanton ohne Absprache mit dem Bund Vorlagen präsentiert und damit Kantonsrat und Volk erst im Nachhinein mit den Tatsachen konfrontiert werden.

Dem Vertrag zwischen dem Kanton Zürich und der FIG betreffend Zusammenschluss des FDZ und FIG kann zudem unter Punkt 2.5.6. «Enteignungsentschädigungen» entnommen werden, dass sich der Kanton verpflichtet hat, in den durch ihn zu führenden Enteignungsverfahren alles rechtlich Mögliche vorzukehren, um die finanziellen Interessen der Gesellschaft zu schützen, bei Gerichtsverfahren eine mit der Gesellschaft gemeinsame bezeichnete Rechtsvertretung zu bestellen und den Ablauf von Verjährungsfristen zu publizieren.

In diesem Zusammenhang stellen sich folgende Fragen:

1. Mit welcher Begründung lehnte das Eidgenössische Handelsregisteramt eine echte Fusion zwischen dem FDZ und der FIG ab?
2. Weshalb wurden diese Abklärungen nicht schon viel früher gemacht?
3. Aus welchen Beschlüssen leitet der Regierungsrat im Zusammenhang mit den Enteignungsentschädigungen eine solchermaßen einseitige Interessenvertretung ab?
4. Wie sollen betroffene Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer und/oder Steuerzahlende diese einseitige Interessensvertretung der Regierung zu Gunsten der Flughafen AG interpretieren?
5. Werden so nicht leichtfertig immense Folgekosten dem Kanton oder den Gemeinden überlassen?

6. Mit welcher Entschädigungsgesamtsumme muss unter Berücksichtigung der veränderten Luftverkehrsprognosen gerechnet werden?
7. Wie hoch sind die allfälligen finanziellen Folgen für den Kanton beziehungsweise die Gemeinden, wenn der Kanton die finanziellen Interessen der Gesellschaft schützen muss?
8. Welche Enteignungsverfahren werden durch den Kanton geführt?
9. Werden andere Enteignungsverfahren von weiteren Stellen geführt? Wenn ja, welche Verfahren von welchen Stellen?
10. Wann und wo wird der Ablauf von Verjährungsfristen publiziert?

Der *Regierungsrat* antwortet auf Antrag der Volkswirtschafts-  
direktion wie folgt:

Am 28. November 1999 haben die Stimmberechtigten dem Flughafengesetz (OS 56,29) zugestimmt. Dessen § 14 ermächtigt den Regierungsrat, alle Rechtshandlungen vorzunehmen, um die Flughafendirektion Zürich, die dem Betrieb des Flughafens dienenden Sach- und Vermögenswerte und die damit in Zusammenhang stehenden Beteiligungen des Staates nach anerkannten Bewertungsgrundsätzen gegen eine wertmässig gleiche Beteiligung am Aktienkapital in eine Gesellschaft gemäss §§ 2ff. des Flughafengesetzes einzubringen, die entweder neu gegründet oder aus einer bestehenden Aktiengesellschaft gebildet wird. Mit dem Vertrag betreffend den Zusammenschluss der Flughafendirektion Zürich (FDZ) mit der Flughafen-Immobilien-Gesellschaft (FIG) ist der Regierungsrat seinem gesetzlichen Auftrag nachgekommen. § 14 des Flughafengesetzes deckt neben der echten auch die unechte Fusion (so genannte Quasifusion) ab. Beide Verfahren führen zum gleichen gesellschaftsrechtlichen Ziel der Zusammenführung beider Einheiten.

§ 14 des Flughafengesetzes war in gleichem Wortlaut im Antrag des Regierungsrates an den Kantonsrat vom 22. Juli 1998 als § 10 enthalten (Vorlage 3659). Im erläuternden Kommentar hielt der Regierungsrat fest, dass er durch diese Bestimmung zu ermächtigen sei, «die Flughafendirektion Zürich entweder direkt durch Einbringung mit der FIG zusammenzuschliessen oder in eine neu gegründete Aktiengesellschaft einzubringen». Neben einer bestmöglichen Verwertung des Staatseigentums konnte damit insbesondere gewährleistet werden, dass die Ausführung des Flughafengesetzes bei einer allfälligen Ablehnung der Zusammenführung von FDZ und FIG durch die Generalversammlung der FIG nicht verunmöglicht worden wäre. Eine

gesetzliche Festlegung auf ein bestimmtes Einbringungsverfahren hätte bedingt, dass die Generalversammlung der FIG vor der Überweisung des Antrages an den Kantonsrat über den Zusammenschluss hätte abstimmen müssen. Dies hätte zu Konflikten mit dem Bundesprivatrecht geführt und wäre auch auf Grund des kantonalen öffentlichen Rechts nicht durchführbar gewesen, weil der Regierungsrat mangels entsprechender Kompetenz einem solchen Verfahren gar nicht hätte zustimmen können. Im Rahmen der Bearbeitung des Antrages wurden Abklärungen mit dem kantonalen Handelsregisteramt geführt. Auf Grund der Ergebnisse aus den Vorabklärungen konnte davon ausgegangen werden, dass eine echte Fusion möglich sei. Entgegen diesen Erwartungen musste jedoch das Verfahren infolge Schwierigkeiten bei der Übertragung von Grundstücken durch eine unechte Fusion ersetzt werden. Am politischen Willen und an den finanziellen Verhältnissen hat sich dadurch nichts geändert.

§ 11 des Flughafengesetzes regelt die Zuordnung der finanziellen Verpflichtungen zwischen Kanton und Gesellschaft aus Entschädigungen, die im Zusammenhang mit Enteignungen auf Grund der vom Bund festgelegten Lärmbelastungsgrenzwerte für die Landesflughäfen stehen. Forderungen aus formeller Enteignung und passiven Schallschutzmassnahmen, soweit sie ihren Entstehungsgrund vor der Übertragung der Betriebskonzession auf die Gesellschaft haben, werden von der Gesellschaft übernommen. Es entspricht den Gepflogenheiten des Vertragsrechts, dass im Rahmen solcher Verpflichtungsübernahmen für die abtretende Partei, im vorliegenden Fall der Kanton, Verhaltensweisen festgelegt werden, um der Verpflichtungserwartung entsprechen zu können. Der Kanton bleibt für solche Enteignungen gegenüber den Betroffenen in der Pflicht, auch wenn die finanziellen Folgen von der Gesellschaft getragen werden. Der Kanton muss darum der Gesellschaft zur Wahrung ihrer Interessen den Beitritt zu diesen Verfahren ermöglichen, auch wenn er selbst im rechtlichen Sinne schadenersatzpflichtig ist. Darum ist eine gemeinsam bezeichnete Rechtsvertretung zweckmässig. Im Interesse einer klaren und offenen Information gegenüber den betroffenen Liegenschafteneigentümerinnen und -eigentümern hat die Volkswirtschaftsdirektion die Öffentlichkeit über die möglicherweise bevorstehende Verjährungen der Klagen aus formeller Enteignung in Kenntnis gesetzt. Die entsprechende Mitteilung wurde am 31. März 2000 im Amtsblatt veröffentlicht und gleichzeitig sämtlichen Medien, den betroffenen Gemeinden und den interessierten Organisationen zugestellt.

Im Unterschied zu den finanziellen Folgen aus formeller Enteignung sind diejenigen aus materieller Enteignung von der im konkreten Fall entschädigungspflichtigen Planungsbehörde zu tragen (entweder die betroffene Gemeinde oder der Kanton, allenfalls sogar der Bund). Wird der Kanton eingeklagt, so werden diese Verfahren von der Baudirektion (Abteilung für Landerwerb) geführt. Zwar hat der Bund Mitte April die Belastungsgrenzwerte für den Lärm der Landesflughäfen festgelegt, doch ist es im heutigen Zeitpunkt nicht möglich, die Höhe der allenfalls zu entrichtenden Entschädigungen infolge materieller Enteignung auch nur annähernd abzuschätzen. Gemäss den vom Bund vorgenommenen Schätzungen dürften diese Entschädigungen jedoch tiefer liegen als bisher angenommen.

*Barbara Hunziker Wanner (Grüne, Rümlang):* Im Zusammenhang mit der Generalversammlung der FIG wurde bekannt, dass der Zusammenschluss der Flughafendirektion mit der Flughafenimmobiliengesellschaft nicht wie ursprünglich geplant auf dem Weg einer echten Fusion durchgeführt werden kann, sondern nur durch die Übernahme der FDZ durch die FIG erfolgen soll. Ein weiteres Beispiel dafür, dass der Kanton ohne Absprache mit dem Bund Vorlagen präsentiert und damit den Kantonsrat und die Stimmbürgerinnen und Stimmbürger erst im Nachhinein mit den Tatsachen konfrontiert. Daran ändert auch nichts, wenn wir der Antwort des Regierungsrates entnehmen können, dass nach Abklärungen beim kantonalen Handelsregisteramt davon ausgegangen werden konnte, dass eine echte Fusion möglich wäre.

Entscheidend ist, dass das eidgenössische Handelsregisteramt infolge Schwierigkeiten bei der Übertragung von Grundstücken eine echte Fusion ablehnte. Es stellt sich die Frage, weshalb die Abklärungen nicht von Anfang an beim eidgenössischen Handelsregisteramt gemacht wurden. Vor allem aber im Hinblick auf die sich noch in Beratung befindende Vorlage über die Aufhebung des Fluglärmfonds würden mich – und wahrscheinlich auch andere Ratsmitglieder – interessieren, welche Schwierigkeiten bei der Übertragung von Grundstücken dazu führten, dass keine echte Fusion möglich ist. Ich bitte den Volkswirtschaftsdirektor, dazu noch Stellung zu nehmen.

Der Antwort des Regierungsrates können wir weiter entnehmen, dass die Forderungen aus formellen Enteignungen im Unterschied zu denjenigen aus materiellen von der entschädigungspflichtigen Planungsbehörde zu tragen sei. Ich komme mir langsam vor, als befände ich



mich im falschen Film! Ist es nicht so, dass wir uns in diesem Saal und später im Abstimmungskampf zum Flughafengesetz immer wieder anhören mussten, dass die Übernahme der Folgekosten aus materiellen Enteignungen durch die Flughafen AG im Flughafengesetz nicht ausgeschlossen würde? Wir Grünen vertraten hingegen die Meinung, dass dieser Rat die Übernahme von Forderungen aus materiellen Enteignungen explizit ausschliesst, wenn wir im Gesetz nur formelle Enteignungen nennen.

Heute ist rechtlich nicht mehr geregelt als damals und trotzdem weiss nun auch der Regierungsrat, dass die finanziellen Folgen aus den materiellen Enteignungen die Gemeinden zu tragen haben, also ausgeschlossen sind. Das gezielte Lobbying der SAirGroup und der FIG war auch hier perfekt. Einmal mehr wurden die Stimmbürgerinnen und Stimmbürger an der Nase herumgeführt. Die Folgekosten werden einst von der Allgemeinheit und nicht von den Verursachern getragen werden müssen.

Ein weiteres Beispiel in Sachen gezieltes Lobbying der SAirGroup, welches vom Regierungsrat noch unterstützt wurde, sind die nun vom Bundesrat festgesetzten Lärmgrenzwerte. Der Zürcher Regierungsrat ging in seiner Vernehmlassungsantwort so weit, dass seine Forderungen höher waren als die heute vom Bundesrat nach oben korrigierten Grenzwerte. Der Zürcher Regierungsrat unterstützte mehr oder minder den SAirGroup-Antrag, der eine Pegelkorrektur von drei Dezibel über den ganzen Schallschutzbereich verlangt, also auch nachts. Der Bundesrat nahm dann aber nur eine Korrektur um zwei Dezibel und nur für den Tag geltend vor.

Es ist schockierend, wie der Zürcher Regierungsrat die Nachtruhe und somit die Gesundheit der Bevölkerung aufs Spiel setzt, wenn er beim Bund Einfluss nehmen könnte! Da tönen für meine Ohren Grundsätze zur Flughafenpolitik, welche den Menschen in den Mittelpunkt stellen sollen und der Nachtruhe mehr Gewicht geben wollen, wie ein schlechter Witz. Denn Tatsache ist, dass die Lärmgrenzwerte mit Hilfe des Regierungsrates massiv nach oben frisiert wurden. Somit konnten die Folgekosten aus formellen Enteignungen und Schallschutzmassnahmen, welche der Verursacher übernehmen müsste, massiv reduziert werden. Bezüglich dem Ablauf von Verjährungsfristen für Entschädigungsforderungen wegen übermässigem Fluglärm empfahl der Regierungsrat den Grundeigentümerinnen und -eigentümern lediglich, einen Anwalt bzw. eine Anwältin zu suchen, der bzw. die auf

Enteignungsfälle spezialisiert ist. Der Regierungsrat als Flughafenhalter hätte aber die Möglichkeit gehabt, öffentlich die Erklärung abzugeben, dass er auf die Einrede der Verjährung verzichte, um allenfalls der Ende Juni ablaufenden Verjährung die Spitze zu brechen. Man sollte meinen, dass die Folgekosten für den Flughafenhalter durch die Erhöhung der Lärmgrenzwerte dermassen reduziert wurden, dass nicht noch mehr «geschmürzelt» werden müsste. Es wäre dem Regierungsrat gut angestanden, hier auf die Verjährungsfrist zu verzichten.

Alles in allem ist die Antwort des Regierungsrates auf unsere Interpellation im Zusammenhang mit der Bildung der Flughafen AG mehr als dürftig und lässt viele Fragen offen. Der Regierungsrat kann uns nicht überzeugen, dass er nicht vor allem die Interessen der SAirGroup vertritt und dabei diejenigen der Bevölkerung mit Füßen tritt. Das neueste Beispiel, welches diese regierungsrätliche Haltung illustriert, ist die geplante Übertragung der Betriebskonzession. Sie können sich sicher daran erinnern, dass die Konzession bis zu deren Erneuerung beim Kanton bleiben sollte, um unter anderem abzuschern, dass der Regierungsrat die Federführung bei der Erarbeitung des neuen Betriebsreglements hat und somit die politische Verantwortung dafür trägt.

Nun können wir den Grundsätzen der Flughafenpolitik entnehmen, dass die vorgesehene Konzession ohne ein neues Betriebsreglement beantragt werden soll, da dieses bis zum Ablauf der heutigen Konzession im nächsten Jahr noch nicht vorhanden sein wird. Ich könnte noch Verständnis dafür aufbringen, wenn der regierungsrätliche Fahrplan die durch Deutschland gekündigte Verwaltungsvereinbarung durcheinander gebracht worden wäre. Absolut kein Verständnis habe ich aber, wenn der Volkswirtschaftsdirektor diese Panne als willkommenes Hintertürchen entgegennimmt, um sich definitiv aus der politischen Verantwortung zu stehlen. Die «Unique» wird das dannzumal beantragte Betriebsreglement, das Sie höchstwahrscheinlich genauso wie mich schockieren wird, damit begründen, dass der Verkehr gottgegeben sei, die Konzession den Zulassungsplan enthalte und der Flughafenhalter somit verpflichtet sei, betrieblich so viel Kapazität wie möglich zu schaffen.

Ich möchte vom Volkswirtschaftsdirektor wissen, ob auch andere Möglichkeiten geprüft wurden, wie z. B. eine befristete Verlängerung der geltenden Konzession, die ermöglicht hätte, dass der Regierungs-

rat das neue Betriebsreglement als Grundlage für die neue Konzession zur Genehmigung einreichen könnte. Alle gut tönenden Grundsätze nützen nichts, wenn sich der Regierungsrat parallel dazu so billig aus der Verantwortung stehlen will.

*Luzia Lehmann (SP, Zürich):* Vor der Abstimmung über die Privatisierung des Flughafens beteuerte Regierungsrat Ruedi Jeker immer wieder, dass die Rolle des Kantons nach der Privatisierung klarer sein würde, da der Kanton dann nicht mehr gleichzeitig Flughafenhalter und Flughafenaufsicht sein würde. Die Rolle ist kein bisschen klarer geworden, dies zeigt auch die vorliegende Antwort der Regierung. Was die Interessenvertretung des Kantons in Sachen Enteignungsrecht bzw. Eigentum betrifft, scheint die Regierung und also der Kanton eher der Flughafen AG zu dienen als die Interessen der Bevölkerung zu vertreten.

Die gleiche Unklarheit herrscht bei der vor der Abstimmung noch hoch gepriesenen Sperrminorität, wie wir vor ein paar Wochen sehen konnten. Die Flughafen AG lehnte öffentlich den Vorschlag der Regierung für eine verlängerte Nachtruhe ab. Man stelle sich vor: Obwohl die Flughafen AG noch grossmehrheitlich beim Kanton ist, machte der Verwaltungsrat bereits einen Versuch, die Sperrminorität der Regierungsratsdelegation zu zerzausen, und das nicht etwa an einer Verwaltungsratssitzung, sondern in den Medien.

Die Regierung legt in ihrer Antwort dar, dass sie sich gegenüber «Unique» in enteignungsrechtlichen Fragen an die Gepflogenheiten des Vertragsrechts hält und auf allen Ebenen für die Interessen der Flughafen AG eintreten will. Die Regierung geht jedoch nicht auf die Frage der Einseitigkeit ein, warum sie ihre Pflichten nicht ebenso erbitlich wahrnimmt für Gemeinden und Eigentümerinnen und Eigentümer. Die Fakten sind ja bekannt: Auf raumplanerischer Ebene nimmt der Kanton bis heute seine Verantwortung gegenüber den Flughafengemeinden zu wenig wahr. Den Gemeinden erwachsen die wohl bekannten immensen Kosten, weil die genehmigten Richtpläne nicht gelten und sie sich nicht nach diesen orientieren können.

Auch hat die Regierung bislang nichts unternommen, um die Flughafen AG für die finanziellen Folgen aus der materiellen Enteignung in die Pflicht zu nehmen. So bleiben wohl auch diese an den Gemeinden hängen.

Auch gegenüber den Eigentümerschaften ist die Rolle des Regierungsrates unbefriedigend. Art. 26 der Bundesverfassung garantiert das Eigentum. Die Regierung informierte am 31. März 2000 über die Verjährungen der Klagen aus formeller Enteignung im Juni 2000. In der vorliegenden Antwort rühmt er sich fast dafür. Wie wir in der

Antwort zu einer anderen Anfrage lesen, musste sie das Einverständnis der Flughafen AG einholen, um die Bevölkerung zu informieren.

Es ist der Regierung nicht gelungen, bei der AG auf eine Erklärung einzuwirken, dass wegen der unklaren Verhältnisse auf die Verjährung Ende Juni 2000 verzichtet wird bis z. B. die definitiven Lärmbelastungskataster bestehen oder bzw. und Ergebnisse von Pilotprozessen vorliegen. Viele Grundeigentümer und Grundeigentümerinnen werden ihre Ansprüche auf Entschädigung wegen Verjährung verlieren, weil die Abläufe zu kompliziert bzw. zu kurzfristig sind. Das Volk wird hier von seiner Regierung nicht vertreten. Wo ist die Rechtsgleichheit? Mir scheint, dass vor der Privatisierung mangelhaft über die Rolle der Regierung in diesen entschädigungsrechtlichen Fragen informiert wurde.

Die Regierung und der Kantonsrat haben in naher Zukunft beim Flughafenfondsgesetz noch eine Möglichkeit, die finanzielle Seite für die Gemeinden und Eigentümerschaften wenigstens in Ansätzen ins Lot zu bringen. Hier kann die Regierung zeigen, dass sie auch diese Interessen wahrzunehmen oder zu vertreten bereit ist, indem sie sich den Anträgen auf Änderung nicht widersetzt.

*Regierungsrat Ruedi Jeker:* Ich werde nur auf diejenigen Dinge eingehen, die offenbar nicht verstanden worden sind und die regierungsrätliche Antwort nicht wiederholen. Dem einen oder anderen fällt es scheinbar schwer, die Fakten von den Wünschen und eigenen Interpretationen zu unterscheiden.

Zu Barbara Hunziker: Ich stelle ganz klar in Abrede, der Regierungsrat hätte beim Bundesrat interveniert, um die Position der SAirGroup aufzunehmen – das ist eine böswillige Unterstellung! Ich wäre Ihnen dankbar, wenn Sie mir jetzt, anstatt zu diskutieren, zuhören würden. Sind Sie an einer Antwort von mir interessiert oder nicht? (*Unruhe im Saal.*) Ich habe Ihre Frage beantwortet. Ob Sie sie mitbekommen haben, weiss ich nicht. (*Pause. Regierungsrat Ruedi Jeker wird darauf aufmerksam gemacht, er habe offenbar die falsche Person angesprochen.*) Ich weiss schon, wer Barbara Hunziker ist. Die Regierung hat zu diesem Thema freiwillig eine Vernehmlassung bei den Gemeinden durchgeführt und die Antwort dem Bundesrat zukommen lassen. Diese Haltung wurde vertreten und entsprechend kommuniziert. Etwas anderes hat die Regierung in Bern nicht getan. Ich muss Ihre Unterstellungen also ganz klar zurückweisen.

Betreffend Verjährungseinrede ist die Haltung der Regierung in der Antwort eigentlich klar. Das ist ein sehr komplexer Vorgang, darum haben wir die Bevölkerung informiert. Dass die Information gegriffen hat, zeigt, dass über 10'000 Anmeldungen zu möglichen Einwendungen eingegangen sind. Ein Verzicht auf die Verjährungseinrede hätte natürlich die Bürgerinnen und Bürger als Steuerzahler schlechter gestellt als das der Fall gewesen wäre, wenn man in einem offenen Rechtsmittelverfahren, das durch den Richter zu entscheiden ist, sich nicht so positioniert, wie das Gesetz vorgibt. Es geht also nicht darum, die eine Partei zu stärken und die andere zu schwächen, sondern diesen Entschädigungen, die in jedem einzelnen Fall den Richterspruch benötigen, eben auch diese Antwort darin zu finden.

Zur Konzession möchte ich nur soviel sagen: Der Kanton Zürich hat eine Konzession für 50 Jahre erhalten. Sie läuft am 31. Mai 2001 aus. Eine kürzere Konzession kann nicht in einem provisorischen Verfahren erteilt werden. Darum ist die nächste Konzession wieder auf 50 Jahre anzulegen. Wir haben ganz klar gesagt, dass in dieser Konzession ein Betriebsreglement in einer Übergangsphase – das wird eine Konzessionsauflage des Bundes sein – dann auch entsprechend mitgegeben wird und dass dieses neue Betriebsreglement nachher den ganzen normale Ablauf mit Umweltverträglichkeitsprüfung mit dem ganzen Verfahrensablauf auf Bundesstufe letztendlich mit der Ausschöpfungsmöglichkeit aller Rechtsmittel bis nach Lausanne offenbleibt.

Es geht also überhaupt nicht darum, entsprechende Hintertürchen zu benützen. Das hat die Regierung bis heute nicht getan und sie wird es auch in Zukunft nicht tun.

Zur Sperrminorität muss ich Ihnen ganz klar Folgendes sagen: Diese wird dann zur Anwendung kommen, wenn die entsprechende Verwaltungsratssitzung stattfinden wird. Die Verwaltungsratsmitglieder haben sich nach den Instruktionen der Regierung zu richten. Sie werden auch wissen, dass das nicht unter Ausschluss der Öffentlichkeit geschehen kann. Es kann also keineswegs die Rede davon sein und ist einmal mehr eine Unterstellung, dass man sich billig aus der Verantwortung stehlen möchte – dies ein Zitat aus dem Votum von Barbara Hunziker.

Die Antwort ist aus unserer Sicht erschöpfend gegeben. Wenn sich einzelne Personen damit nicht zufrieden geben können, ist das eine politische Interpretation der Fakten. Dagegen ist nichts einzuwenden.

*Ratspräsident Hans Rutschmann:* Die Interpellantin hat ihre Erklärung abgegeben.

Das Geschäft ist erledigt.

## **22. Eurogate und Durchgangsbahnhof**

Interpellation Willy Germann (CVP, Winterthur) und Mitunterzeichnende vom 10. April 2000

KR-Nr. 157/2000, RRB-Nr. 831/24. Mai 2000

Die Interpellation hat folgenden Wortlaut:

Bei all den verkehrspolitischen und wirtschaftlichen Vorzügen des Projekts Eurogate muss aber auch die Frage gestellt werden, wie das Projekt mit einem späteren Projekt Durchgangsbahnhof vereinbar ist. Für einen Durchgangsbahnhof sind je nach Zulaufstrecken verschiedene Varianten denkbar. Entsprechende Planungskorridore sind in den Richtplänen aber noch nicht gesichert, so wie sie das Postulat KR-Nr. 216/98 («Durchgangsbahnhof Zürich HB») verlangen würde. Konfliktpunkte zwischen dem Projekt Eurogate und einem Projekt Durchgangsbahnhof sind deshalb nicht auszuschliessen, vor allem wenn die Gleisgeometrie auf Eurogate fixiert würde.

Ich frage deshalb den Regierungsrat an:

1. Konnte ein Durchgangsbahnhof beim Projekt Eurogate tatsächlich berücksichtigt werden, nachdem erst vage Vorstellungen von einem Durchgangsbahnhof bestehen? Wenn ja, in welcher Form?
2. Was unternimmt der Regierungsrat, damit ein unterirdischer Durchgangsbahnhof durch Eurogate nicht erschwert und verteuert wird? Was unternimmt er andererseits, damit die Realisierung des Projekts Eurogate durch weitere Abklärungen nicht verzögert wird?
3. Ist der Regierungsrat bereit, unverzüglich Richtplanergänzungen mit zusätzlichen Planungskorridoren (Optionen) vorzulegen?
4. Wegen der weit höheren Kapazität von Durchgangsgeleisen entstehen mit einem unterirdischen Durchgangsbahnhof oberirdische

Raumreserven. Ist der Regierungsrat bereit, solche in die Planung einzubeziehen?

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

Beim ursprünglichen Baueingabeprojekt von Eurogate ist ein zweiter unterirdischer Durchgangsbahnhof noch nicht berücksichtigt worden. Auf Grund der Vereinbarung zwischen der Eurogate AG und der Stadt Zürich wird das Projekt aber zurzeit erheblich überarbeitet. Diese Überarbeitungsphase wird dafür genutzt, um die Kompatibilität zwischen Eurogate und einem zweiten unterirdischen Durchgangsbahnhof sowie allenfalls dafür notwendige Vorinvestitionen sicherzustellen. Zwischen den Fachleuten von Eurogate Zürich AG bzw. ARGE Eurogate Zürich und der SBB AG besteht dabei ein enger Kontakt. Damit wird gewährleistet, dass Vorgaben, die sich aus den Studien für den Durchgangsbahnhof ergeben, zeitlich, bautechnisch, mit Bezug auf die Bauabläufe und betrieblich mit dem Eurogate-Projekt abgestimmt werden können.

Im Rahmen des Projekts «Bahnperspektiven für den Wirtschaftsraum Zürich» ist im Januar 2000 das Vorprojekt Vorinvestitionen ausgelöst worden, das bis im September dieses Jahres den Entscheid der SBB AG über allfällig zu treffende Vorinvestitionen für einen zweiten unterirdischen Durchgangsbahnhof ermöglichen wird. Auch dabei werden die Zusammenhänge mit dem Projekt Eurogate berücksichtigt. Nach den bisher gewonnenen Erkenntnissen erscheint der Durchgangsbahnhof machbar, auch wenn die Eurogate-Überbauung verwirklicht wird. Um den Risiken von Verzögerungen, Erschwernissen oder Verteuerungen zu begegnen, werden die beiden Projekte Eurogate und Durchgangsbahnhof gegenseitig abgestimmt und in enger terminlicher Koordination bearbeitet. Sowohl SBB AG wie auch Eurogate AG bzw. ARGE Eurogate Zürich erklären sich zu dieser Koordination ausdrücklich bereit.

Der neue unterirdische Bahnhof allein befindet sich samt seiner Zufahrten von Wiedikon und Altstetten her auf bestehendem Bahnareal und erfordert darum keine besondere Richtplaneintragung. Die Koordination mit anderen Bauvorhaben auf diesem Areal wird, wie oben erwähnt, durch die Zusammenarbeit zwischen der Bauträgerschaft und der Bahnunternehmung als Baurechtsgeberin sichergestellt. Für die Ausgestaltung der unterirdischen Anlage als Durchgangsbahnhof und die neue Verbindung nach Oerlikon ist jedoch eine Richtplaner-



gänzung erforderlich. Diese wird unabhängig von Eurogate aus den Ergebnissen des Projekts «Bahnperspektiven für den Wirtschaftsraum Zürich» erarbeitet. Die Volkswirtschaftsdirektion wird zusammen mit der Baudirektion zu gegebener Zeit darüber Antrag stellen. Aus heutiger Sicht wird dies im Spätherbst 2000 geschehen können.

Welche Reserven sich dank der Erstellung des unterirdischen Durchgangsbahnhofs im bestehenden Kopfbahnhof ergeben werden, ist stark vom jeweiligen Angebotskonzept abhängig. Bei der künftigen Angebotsplanung werden SBB und Zürcher Verkehrsverbund darauf achten, dass die zur Verfügung stehenden Anlagen einen möglichst grossen Gesamtnutzen bringen können.

*Willy Germann (CVP, Winterthur):* Kurz nach Einreichung dieser Interpellation bekam ich Signale, dass einige einflussreiche Planer an den gestellten Fragen keine Freude hätten. Eurogate sei nämlich kaum kompatibel mit einem Durchgangsbahnhof. Aber so genau könne man dies noch nicht sagen, weil ausser den Bahnperspektiven noch nicht einmal der Ansatz eines Vorprojekts vorhanden sei. Ich bin deshalb froh um die Zusicherung des Regierungsrates, dass bei der gegenwärtigen Überarbeitung des Projekts Eurogate die Kompatibilität zwischen Eurogate und Durchgangsbahnhof sichergestellt werde. Wir werden dies mit Argusaugen beobachten.

Mir geht es nicht darum, Eurogate zu verhindern oder zu verzögern, sondern einzig darum, den Weg offenzuhalten für einen zweiten Durchgangsbahnhof Zürich, der nicht erst in der nächsten Generation realisiert wird und dem nicht unnötige Kosten erwachsen sollen.

Normalerweise beklagen sich Kantonsräte über die lange Wartezeit bis zur Behandlung eines Vorstosses. Bei dieser Interpellation wäre ich um eine etwas längere Wartezeit froh gewesen, denn einige Entscheide wurden auf diesen Herbst versprochen. So lösten die Bahnperspektiven für den Wirtschaftsraum Zürich nach Aussage der Regierung Vorinvestitionen aus. Dabei soll der SBB-Verwaltungsrat bis im September 2000 über «allfällig zu treffende Vorinvestitionen für einen zweiten Durchgangsbahnhof entscheiden.» Es bleiben noch einige Tage im September.

Ebenfalls dieses Jahr soll der Regierungsrat raumplanerische Entscheide zu einem Durchgangsbahnhof fällen. Interessant dabei dürfte beim Antrag sein, welche Linienführung Richtung Oerlikon–Flughafen–Winterthur ins Auge gefasst wird. Oerlikon ist neben dem

Knoten Zürich ein leistungsbestimmender Engpass. Ohne Umfahrung Oerlikon dürfte ein Ausbau des öffentlichen Verkehrs Richtung Flughafen kaum möglich sein. Selbst Vertreter des Flughafens haben Interesse bekundet an einem Shuttle-Betrieb zwischen Hauptbahnhof und Flughafen. Ein solcher Betrieb dürfte aber bei den heutigen Kapazitätsproblemen im Hauptbahnhof Zürich und in Oerlikon kaum möglich sein.

Eines ist nämlich sicher: Allein mit Elektronik können die Kapazitäten im Hauptbahnhof Zürich nicht mehr genügend gesteigert werden. Es braucht dringend einen zweiten Durchgangsbahnhof. Wenn man sich die Planung der verschiedenen Vorhaben vergegenwärtigt, fällt Folgendes auf: Bei Eurogate eilt es, beim Durchgangsbahnhof indes wird jede Eile vermieden. Ich frage mich, ob dies Absicht ist. Auf jeden Fall ist es unzumutbar, das Provisorium S-Bahnhof Sihlpost «unter günstigen Umständen nach etwa zwölf Jahren durch eine zukunftsgerichtete Gesamtlösung zu ersetzen.» Die NZZ kommentierte diesen Verzögerungsfahrplan etwas bissig: «Regierungsrat Ruedi Jeker gehe wohl in jeder Hinsicht in die Luft, wenn ein solches Ausbautempo für den Flughafen vorgeschlagen würde.»

Für mich ist klar: Ein Vorprojekt für einen Durchgangsbahnhof ist möglichst schnell zu erstellen. Erst dann kann die Kompatibilität mit Eurogate sichergestellt werden. Leider zeigt es sich einmal mehr, dass viele Jäger des Hasen Tod sein können. Einem zukunftsgerichteten Projekt Durchgangsbahnhof erwächst bereits Widerstand von allen Seiten. Die Stadt Zürich will auf keinen Fall einen Transitverkehr von Hochgeschwindigkeitszügen und merkt nicht, dass der Anteil der Passagiere im nationalen und internationalen Verkehr mit Ziel oder Quelle Zürich sinkt. Die Spinne Zürich muss also nicht absolut für alle Fernverbindungen gelten.

In die gleiche Kerbe schlug der VCS, der einen Durchgangsbahnhof bloss für die S-Bahn wünscht. Dem Kanton Zürich entstünden dadurch einseitig sehr hohe Kosten, welche die Hürde einer Volksabstimmung kaum schaffen würden. Die SBB hätten allerdings Freude an einem reinen Durchgangsbahnhof für die S-Bahn. Der Kanton Zürich würde weitgehend auf eigene Kosten den SBB oberirdisch Raum schaffen für den Fernverkehr.

Auf jeden Fall dürfen einzelne Vorhaben nicht gegeneinander ausgespielt werden, wie dies bereits geschehen ist. Es braucht einen zweiten Durchgangsbahnhof, sowohl für die S-Bahn als auch für den

Fernverkehr. Genauso notwendig sind ein zweiter Juradurchstich, eine Kapazitätserweiterung Richtung Flughafen–Winterthur und Tangentialverbindungen abseits des Hauptbahnhofs.

Wenn wir über die Förderung des öffentlichen Verkehrs sprechen, müssen wir zuallererst die Engpässe anschauen und nicht dauernd an regionalpolitischen Peanuts knabbern. Der Engpass Knoten Zürich ist leistungsbestimmend für den öffentlichen Fernverkehr fast der ganzen Schweiz – das muss einmal deutlich kommuniziert werden! Das wäre nicht Zürcher Arroganz sondern Zürcher Vernunft, die sich unter Leidensdruck oft schneller formt. Dies gilt übrigens nicht nur für die Verkehrspolitik.

*Peter Stirnemann (SP, Zürich):* Die SP-Fraktion ist mit der Antwort des Regierungsrates eigentlich zufrieden. Sie entspricht dem Sachverhalt und dem heutigen Planungsstand. Etwas anderes kann man im Moment nicht erwarten. Willy Germann wundert sich, dass die Antwort so schnell gekommen ist. Wir wundern uns, weshalb er mit dieser Interpellation kommt, bevor die konkreten Planungsergebnisse auf dem Tisch liegen, die für den November versprochen worden sind. Wir können erst dann über Sinn oder Unsinn diskutieren. Diese Interpellation ist im Moment überflüssig. Wir warten auf das konkrete Projekt, diskutieren dann darüber und befinden, ob es eine Volksabstimmung braucht oder nicht.

*Kurt Schreiber (EVP, Wädenswil):* Es sind viele Fragen zum Thema Eurogate und Durchgangsbahnhof gestellt worden. Ein Teil davon ist beantwortet. Ich hätte es geschätzt, wenn zu jeder Frage eine Antwort gekommen wäre. Wir sind trotzdem mehr oder weniger zufrieden mit der Beantwortung dieser Interpellation.

Anzufügen ist, dass das seinerzeitige Postulat von Ruedi Aeschbacher und mir und auch die Volksinitiative «Pro Durchgangsbahnhof» immerhin bewirkt haben, dass die Kompatibilität von Eurogate und Durchgangsbahnhof nun gewährleistet ist. Ob es nun auch noch einen Durchgangsbahnhof für den nationalen Verkehr geben soll – quasi eine Fünfer-und-Weggli-Lösung –, oder ob ein solcher nur für die S-Bahn notwendig ist, werden wir sehr bald einmal erfahren. Auch der Verein zur Förderung des öffentlichen Verkehrs, für den ich jetzt ein wenig Propaganda mache, wird am nächsten Freitagabend über diese Frage diskutieren. Allerdings können wir dort keine neuen Erkennt-

nisse vorlegen. Es werden aber Fachleute anwesend sein, die sich dieser Frage annehmen.

Die Interpellation ist zufriedenstellend beantwortet. Jetzt sollen die Fachleute tätig werden. Es ist wichtig, dass ein Projekt erarbeitet wird, welches für die nächsten 50 oder gar 100 Jahre hinhalten wird, so wie es unsere Eisenbahnpioniere vor 100 Jahren getan haben. In diesem Sinn kann man die Diskussion über diese Interpellation als abgeschlossen betrachten.

*Ratspräsident Hans Rutschmann:* Der Interpellant hat seine Erklärung abgegeben.

Das Geschäft ist erledigt.

### ***Erklärung der SP-Fraktion***

*Julia Gerber Rüegg (SP, Wädenswil):* Ich nehme Stellung zur beschönigenden Fraktionserklärung der CVP betreffend Sprachenentscheid der Zürcher Regierung. Die SP befürwortet seit mehreren Jahren eine Vorverlegung des Fremdsprachenunterrichts in der Primarschule. Sie will den frühen Englischunterricht in der Primarschule. Die SP verurteilt jedoch das Vorpreschen von Bildungsdirektor Ernst Buschor, insbesondere seinen krassen Wortbruch gegenüber der EDK in der Frage des Fremdsprachenunterrichts.

Statt dass er mit einem sorgfältigen Vorgehen einem gesamtschweizerischen Sprachenkonzept zum Durchbruch verhilft, in welchem das Englisch neben einer zweiten Landessprache seinen der heutigen Situation angemessenen Platz erhält – links wie rechts des Röstigrabens – reisst er eine unnötige staatspolitische Diskussion vom Zaun und schadet damit dem Ansehen des Kantons Zürich innerhalb der Schweiz.

Statt dass er einem Gesamtsprachenkonzept das Wort redet, welches im Interesse der Schülerinnen und Schüler und deren Eltern einen schweizweit koordinierten Sprachenunterricht anstrebt, missachtet er den Sinn und Geist des Sprachenartikels in der Bundesverfassung. Das Vorgehen von Bildungsdirektor Ernst Buschor zeugt von fehlender Sensibilität gegenüber der Romandie.

Die SP fordert den Bildungsdirektor und die Zürcher Regierung auf, ihr voreiliges Vorgehen zu überdenken und zu einer konstruktiven Zusammenarbeit mit der EDK zurückzukehren.

*Ratspräsident Hans Rutschmann:* Heute Nachmittag findet im Zürcher Unterland der gesellschaftliche Anlass unseres Rates statt. Es freut mich, dass Sie in grosser Zahl Ihr Kommen angekündigt haben. Mit Blick auf das Nachmittagsprogramm möchte ich Sie dringend bitten, sich jener Gruppe anzuschliessen, für welche Sie sich angemeldet haben bzw. welche Ihnen rückbestätigt worden ist. Die verschiedenen Gastgeber und Transportunternehmungen haben sich auf die ihnen im Vorfeld gemeldeten Teilnehmerzahlen ausgerichtet. Ich wünsche Ihnen erlebnisreiche Besichtigungen und freue mich, Sie am Abend bei mir zu Hause in Rafz begrüessen zu dürfen.

## Verschiedenes

### *Neu eingereichte Parlamentarische Vorstösse*

- **Nachtflugsperr** im provisorischen Betriebsreglement ab **1. Juni 2001**  
Dringliches Postulat *Ruedi Lais (SP, Wallisellen)* und *Peter Reinhard (EVP, Kloten)*
- **Unique Airport Zürich AG, öffentliche Stellungnahmen zu Regierungsratsbeschlüssen im Bereich Betriebsreglement**  
Interpellation *Ruedi Lais (SP, Wallisellen)* und *Liselotte Illi (SP, Bassersdorf)*
- **Gesundheitsversorgung Zürich Oberland (GZO), Kosten für Sofortmassnahmen, Nutzung von bestehenden Kapazitäten, Rettungsdienst**  
Dringliche Anfrage *Karin Maeder-Zuberbühler (SP, Rüti)*, *Werner Honegger (SVP, Bubikon)* und *Gerhard Fischer (EVP, Bäretswil)*
- **Sozialplan für die Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen des Spitals Rüti**  
Anfrage *Marco Ruggli (SP, Zürich)*
- **Abgänge Klinik und Poliklinik für Kiefer- und Gesichtschirurgie am Universitätsspital Zürich**

5222

*Anfrage Jürg Leuthold (SVP, Aeugst a. A.)*

- **Auslastung der eingeschobenen S5-Kurse von und nach Niederweningen**

*Anfrage Adrian Bucher (SP, Schleinikon)*

Schluss der Sitzung: 11.40 Uhr

Zürich, den 18. September 2000

Die Protokollführerin:  
Esther Scalvinoni-Kobe

Vom Ausschuss Ratsprotokolle der Geschäftsleitung genehmigt am 30.10.2000.