


79. Sitzung, Montag, 13. Dezember 2004, 8.15 Uhr

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

- Antworten auf Anfragen..... *Seite 6068*
- Zuweisung von neuen Vorlagen *Seite 6068*
- Dokumentationen im Sekretariat des Rathauses
 - *Protokollauflage*..... *Seite 6069*
- FC Kantonsrat..... *Seite 6069*

2. Eintritt eines neuen Mitglieds des Kantonsrates

 für den zurückgetretenen Marco Ruggli, Zürich *Seite 6069*
3. Bauprogramm der Staatsstrassen für die Jahre 2005–2007

 Bericht und Antrag des Regierungsrates vom 29. September 2004 und gleich lautender Antrag der KPB vom 4. November 2004 **4210**..... *Seite 6071*
4. Übergang von Liegenschaften der Stadt Zürich an den Kanton und vom Kanton an die Stadt Zürich im Zusammenhang mit der Kantonalisierung der ehemaligen Schule und des Museums für Gestaltung Zürich (SMfGZ) und deren Überführung in die neuen Hochschule für Gestaltung und Kunst in Zürich (HGKZ) (Ausgabenbremse)

 Antrag des Regierungsrates vom 14. Januar 2004 und geänderter Antrag der KPB vom 21. Oktober 2004 **4150a** *Seite 6095*

5. Übertragung der Liegenschaft Ausstellungsstrasse 80, Zürich-Aussersihl, in das Verwaltungsvermögen

Antrag des Regierungsrates vom 29. September 2004 und gleich lautender Antrag der Finanzkommission von 9. Dezember 2004 **4211a** Seite 6110

6. Nachtragskreditbegehren für das Jahr 2004, III. Serie

Bericht und Antrag des Regierungsrates vom 3. November 2004 und gleich lautender Antrag der Finanzkommission vom 9. Dezember 2004 **4219** Seite 6121

Verschiedenes

- Fraktions- oder persönliche Erklärungen
 - *Erklärung der SP- und der Grünen Fraktion zur Zukunft der Atomenergie* Seite 6094

Geschäftsordnung

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

1. Mitteilungen

Antworten auf Anfragen

Ratspräsidentin Emy Lalli: Der Regierungsrat hat uns die Antwort auf eine Anfrage zugestellt: KR-Nr. 350/2004.

Zuweisung von neuen Vorlagen

Zuweisung an die Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt:

- **Keine ÖV-Finanzierung mit Strassengeldern**
Bericht und Antrag des Regierungsrates an den Kantonsrat zum Postulat KR-Nr. 329/2001, 4121

Zuweisung an die Kommission für Planung und Bau (Mitbericht: Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt):

– **Teilrevision des kantonalen Richtplans (Verkehrsplan)**

Beschluss des Kantonsrates, 4222

Zuweisung an die Geschäftsleitung:

– **Zustandekommen der Volksinitiative für die Weiterführung des Faches «Biblische Geschichte» an der Primarschule**

Beschluss des Kantonsrates, 4224

Zuweisung an die bestehende Spezialkommission «Kleintierklinik»:

– **Bewilligung eines Kredites für den Neubau einer Kleintierklinik der Universität**

Beschluss des Kantonsrates, 4225

Zuweisung an die Finanzkommission:

– **Begrenzung des Aufwands im Budget 2005**

Bericht und Antrag des Regierungsrates an den Kantonsrat zum dringlichen Postulat KR-Nr. 203/2004, 4226

Dokumentationen im Sekretariat des Rathauses

Im Sekretariat des Rathauses liegt zur Einsichtnahme auf:

- Protokoll der 78. Sitzung vom 6. Dezember 2004, 8.15 Uhr.

FC Kantonsrat

Ratspräsidentin Emy Lalli: Und jetzt noch eine wichtige Mitteilung: Gestern Sonntag hat der FC Kantonsrat gegen den Grossrat des Kantons Aargau mit 6 zu 4 – verloren. (*Heiterkeit.*)

2. Eintritt eines neuen Mitglieds des Kantonsrates

für den zurückgetretenen Marco Ruggli (SP, Zürich)

Ratssekretärin Ursula Moor-Schwarz: «Auszug aus dem Protokoll des Regierungsrates vom 8. Dezember 2004.

In Anwendung von Paragraph 90 des Wahlgesetzes vom 4. September 1983 beschliesst der Regierungsrat:

Als Mitglied im Wahlkreis I, Stadt Zürich, Kreise 1 und 2, für den zurückgetretenen Marco Ruggli (Liste Sozialdemokratische Partei) und an Stelle der Ersatzkandidatin Jacqueline Magnin, Zürich, welche das Mandat nicht angenommen hat, wird als gewählt erklärt:

*Andrea Sprecher, Studentin, Politikwissenschaften,
Neumarkt 22, 8001 Zürich.»*

Ratspräsidentin Emy Lalli: Ich bitte die Gewählte eintreten zu lassen. Andrea Sprecher, der Regierungsrat hat Sie als Mitglied des Kantonsrates als gewählt erklärt. Bevor Sie Ihr Amt ausüben können, haben Sie gemäss Paragraf 5 des Kantonsratsgesetzes das Amtsgelübde zu leisten. Die Tür wird geschlossen, die Anwesenden im Ratssaal und auf der Tribüne erheben sich.

Ratssekretärin Ursula Moor-Schwarz verliest das Amtsgelübde: «Ich gelobe als Mitglied dieses Rates, Verfassung und Gesetze des Bundes und des Kantons Zürich zu halten, die Rechte der Menschen und des Volkes zu schützen und die Einheit und Würde des Staates zu wahren. Die Pflichten meines Amtes will ich gewissenhaft erfüllen.»

Ratspräsidentin Emy Lalli: Andrea Sprecher, Sie leisten das Amtsgelübde, indem Sie mir die Worte nachsprechen «Ich gelobe es».

Andrea Sprecher (SP, Zürich): Ich gelobe es.

Ratspräsidentin Emy Lalli: Ich danke Ihnen und heisse Sie herzlich willkommen. Sie können Ihren Platz im Ratssaal einnehmen.

Die Tür kann geöffnet werden.

Das Geschäft ist erledigt.

3. Bauprogramm der Staatsstrassen für die Jahre 2005–2007

Bericht und Antrag des Regierungsrates vom 29. September 2004 und gleich lautender Antrag der KPB vom 4. November 2004 **4210**

Hans Frei (SVP, Regensdorf), Präsident der Kommission für Planung und Bau (KPB): Nachdem der gestrige Sonntag vollumfänglich im Zeichen des öffentlichen Verkehrs gestanden ist und sämtliche Medien diesem Ereignis grossen Platz eingeräumt haben, ist es heute Zeit, uns wieder den Engpässen auf unseren Strassen zuzuwenden. Die Leistungsfähigkeit des Strassennetzes im Wirtschaftsraum Zürich ist in einem desolaten Zustand. Während auf dem Schienennetz zwischen unseren Hauptstädten Minuten eingespart werden, müssen wir auf unserem Strassennetz Hunderte von Stautunden in Kauf nehmen.

Eines kann ich Ihnen vorwegnehmen: Mit der heutigen Vorlage können wir in der Verkehrspolitik keine Weichen stellen, sondern es bleibt uns lediglich – gemäss Strassengesetz –, einen Bericht des Regierungsrates über das Bauprogramm der Staatsstrassen der nächsten drei Jahre zur Kenntnis zu nehmen. Die Vorlage ist vor der Budgetdebatte dem Rat zu unterbreiten, wiedergeben doch die detaillierten Ausführungen die eingestellten Zahlen im Voranschlag.

Die Kommission für Planung und Bau hat sich mit diesem Programm, so weit es der Kommission überhaupt zeitlich möglich war, auseinandergesetzt. Zwischen der Zuweisung der Vorlage und der Behandlung in der Kommission verblieben lediglich drei Arbeitstage, um die Vorlage rechtzeitig auf die Traktandenliste des Rates setzen zu können. Im Weiteren war die Kommission mit der Präsentation und den vertieften materiellen Erläuterungen nicht zufrieden. Bereits im März des kommenden Jahres 2005 will sich die Kommission über die eingestellten Investitionen in den Jahren 2006 und 2007 auseinandersetzen.

Zum Nationalstrassenbau: Rund 510 Millionen Franken sind im Bauprogramm für das kommende Jahr eingestellt. Die Belastung für den Kanton Zürich liegt bei rund 100 Millionen Franken. Das Schwergewicht der Investitionen wird bei der Westumfahrung Zürich und der N4 im Knonauer Amt ausgelöst. Die Kommission setzte sich mit den flankierenden Massnahmen im Knonauer Amt eingehend auseinander. Dabei wurde auf die enge Zusammenarbeit mit den betroffenen Gemeinden verwiesen. Eine hohe Priorität kommt neu dem Ausbau der städtischen Nationalstrasse Westast–Europabrücke bis Hardstrasse zu. Wie es mit den verschiedenen Anschlussprojekten weitergehen wird,

kann demnächst mit dem Verkehrsrichtplan bereinigt werden. Bei den in Betrieb stehenden Nationalstrassenabschnitten wird der Abschluss des generellen Projektes für den Gubrist-Ausbau in Aussicht gestellt. Die Ausarbeitung des allgemeinen Bauprojektes soll in Angriff genommen werden. Es bleibt zu hoffen, dass diese Arbeiten mit einem forcierten Zeitplan an die Hand genommen werden können. Die Lösung am Gubrist ist nicht das Tropfenzählersystem, sondern die dritte Röhre. Keine Antwort erhielten wir jedoch zur Bereitstellung der finanziellen Mittel zur Einhausung Schwamendingen. Bis ins Jahr 2007 sind für dieses Projekt noch keine Mittel vorgesehen. Bis zum 5. November 2005 sollen dem Rat Bericht und Antrag zu dieser Vorlage zugestellt werden.

Zu den Staatsstrassen: 65 Millionen Franken werden im kommenden Jahr in den Staatsstrassenbau investiert. Zirka die Hälfte der Gelder ist für Fahrbahn- und Erneuerungsbauten vorgesehen, die andere Hälfte ist für Radfahrer- und Fussgängeranlagen, Lärmsanierungen und weitere technische Anlagen. Während sich die eine Kommissionshälfte für die jährlich wiederkehrenden 13 Millionen Franken des indexierten Kredites für Radfahreranlagen einsetzt, kritisieren andere, dass diese Investitionen zunehmen, dem Freizeitverkehr zugute kommen und dass letztlich diese Mittel den volkswirtschaftlich relevanten Teilen des Verkehrsnetzes zur Sicherstellung der Leistungsfähigkeit fehlen.

Die Kommission für Planung und Bau hat das Bauprogramm der Staatsstrassen für die Jahre 2005 bis 2007 beraten und zur Kenntnis genommen. Wir bitten Sie, das Gleiche zu tun.

Thomas Hardegger (SP, Rümlang): Das, was der Kommissionspräsident jetzt vorgetragen hat, hat nicht viel mit der einhelligen Kommissionsmeinung zu tun; das möchte ich hier zuerst darlegen, und dann unseren Standpunkt aufzeigen.

Das vorliegende Papier mit dem verheissungsvollen Titel «Bauprogramm der Staatsstrassen» hat wenig mit Programm zu tun und noch viel weniger damit, dass etwas gebaut werden könnte – ausser Autobahnen. Die Mogelpackung legt vielmehr Zeugnis ab für eine kantonale Strassenbaupolitik, die sowohl Konzept als auch Ziel vermissen lässt. Notdürftige Flickereien ersetzen die Sanierung, Zufälliges ersetzt die Realisierung nach Prioritäten, «Providurien» ersetzen die Werte der Demokratie im Strassenbau, zusätzliche Belärmung ersetzt die Lärmsanierungen in belasteten Wohngebieten, ein Streichkonzert

beim Radwegkonzept ersetzt die Schul- und Arbeitswegsicherung, Finanzierungskunststücke ersetzen eine Vorlage zur Erhöhung der Motorfahrzeugsteuern.

Was Sie hier vorliegen haben, zeigt Ihnen die trotzige Verweigerungshaltung der Baudirektion, ihrer gesetzlichen Pflicht nachzukommen, dem Kantonsrat jährlich Bericht zu erstatten, wie das Bauprogramm der nächsten drei Jahre auszusehen hat; dies schreibt Paragraph 8 des Strassengesetzes vor. Die Auflistung einiger Sammelkonti und die Wiederholung einiger Textbausteine der Vorjahresvorlagen genügen kaum der Idee des Paragraphen 8, der aus Rücksicht auf das Ergebnis der Initiative «Demokratie im Strassenbau» so ins Gesetz aufgenommen wurde.

Sie finden wieder – wie alle Jahre – auf der ersten Seite den Abschnitt mit den Entschuldigungen, wieso die folgenden Seiten gar nicht ernst zu nehmen sind. Erst durch Nachhaken hat zum Beispiel die KPB Einsicht erhalten in die Detailliste zum Staatstrassenbauprogramm, gerade mal für das Jahr 2005. Ein halbes Jahr brauchte die Baudirektion letztes Jahr, um da halbbatzig darzulegen, dass man annähernd die gesetzlich vorgeschriebenen Beträge für Radwegbauten einsetzt. Wenn man kein Programm hat, muss man sich auch nicht an die eigenen Vorsätze halten, Vorsätze, die man in den letzten Jahren immer wieder gefunden hat auf Grund von Studien, die den dringenden Handlungsbedarf zu Gunsten der Verkehrssicherheit und der schwächeren Verkehrsteilnehmerinnen aufzeigen. Doch nur das Säbelrasseln der SVP-Vertreterinnen und -Vertreter wird in der Baudirektion gehört, und in vorausseilendem Gehorsam wird Vernunft durch Treten an Ort ersetzt.

Die Prioritätenliste für Ortsumfahrungen hat schon lange keine Gültigkeit mehr. Man nimmt, was man kriegt, dringlich hin oder her, Mitsprache der Bevölkerung hin oder her, landschaftsverträglich hin oder her. So erfährt man dieses Jahr, dass die Ortsumfahrung Obfelden bereits im Bau ist. Was als Baustellenzufahrt für die N4 daherkommt, wird zur Kantonsstrasse werden; eine Projektvorlage ist so nicht nötig. Letztlich wird so wieder die Mitsprache des Volkes im Staatsstrassenbau umgangen, wie wir das schon letztes Jahr bei der Umfahrung Buchs erlebt haben. Schlechte Nachrichten, da will man lieber nicht viel darüber bringen, und so lässt man denn den abtretenden Kantonsingenieur Georg Pleisch sprechen. Er sagt im Interview im «Diagonal», dass bis zur Einführung des NFA keine Änderung in der Strassenfinanzierung zu erwarten sei; mit anderen Worten: keine Vorlage

zur Erhöhung der Motorfahrzeugsteuern oder der motorisierte Verkehr ruiniert weiter die Strassen der zukünftigen Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer nachhaltig – wegen ein paar eingesparten Fränklein. Georg Pleisch sagt: «Wir sind froh, wenigstens der Unterhalt und die notdürftigsten Erhaltungsmassnahmen tätigen zu können.» Jetzt wird uns noch gesagt, dass wir uns freuen sollten, dass endlich für die Radwege das gesetzlich vorgesehene Minimum von 13 Millionen Franken jährlich eingestellt ist. 50 Jahre wird es damit dauern, um nur das Netz entlang der Staatsstrassen zu erstellen. Sie finden das etwas zu lange? Auch die Baudirektion findet das. In ihrem Radwegkonzept hat sie daher die fehlenden 334 Kilometer auf 162 Kilometer zusammengestrichen. So können wir den fehlenden Radweg in etwa 30 Jahren erwarten, es sei denn, er gehörte dummerweise zu den gestrichenen Abschnitten.

Ich bediene mich jetzt des Systems der Baudirektion, zücke den KEF-Baustein des letzten Jahres und wiederhole: Wir nehmen diese Nichtberichterstattung zum Staatsstrassenbau zur Kenntnis und konstatieren, dass kein Konzept für eine gescheite, nachhaltige Strassenbaupolitik vorliegt. Die Politik der leeren Kassen muss auch hier als Entschuldigung für alle heutigen und zukünftigen Versäumnisse herhalten. Wir können den Bericht zur Kenntnis nehmen.

Bruno Grossmann (SVP, Wallisellen): Es erstaunt Sie ja wahrscheinlich wenig, dass ich nicht die gleichen Schlüsse wie Thomas Hardegger aus dem Bericht ziehe. Der diesjährige Bericht bestätigt einmal mehr die Prioritäten der letzten Jahre: Im Staatsstrassenbau werden Fussgänger- und Radfahreranlagen mit etwa 64 Millionen Franken grosszügig alimentiert. Für Fahrbahnbauten sollten in den nächsten drei Jahren 2005 bis 2007 gerade einmal die Hälfte, nämlich zirka 34 Millionen Franken, investiert werden. Die negativen Auswirkungen dieser von den Linken und der Regierung getragenen Investitionspolitik im Strassenbau haben alle jene zu tragen, die tagtäglich beruflich auf ein funktionierendes Strassennetz angewiesen sind. Folge dieser fatalen Politik sind hohe wirtschaftliche Schäden, verursacht durch unzählige Stautunden. Es ist nun einmal eine Tatsache, dass das ÖV-Netz trotz einem gut ausgebauten und laufend angepassten Netz mit Ausbau von Kapazitäten nicht in der Lage ist, den tatsächlichen Berufsverkehr in den Stosszeiten alleine zu bewältigen. Ohne die dringend notwendigen Ausbauten des Strassennetzes vor allem in den Ag-

glomerationsgemeinden werden wir nicht in der Lage sein, in Zukunft die Verkehrszunahmen zu bewältigen.

Ein wichtiges Kriterium für die Standortwahl von Unternehmen ist eine gute Verkehrsinfrastruktur von Strasse und Schiene. Gute Transportwege mit wenigen Behinderungen haben eine hohe Priorität. Von der Standortgunst unseres Kantons hängt im Wesentlichen ab, ob wir in Zukunft noch mehr Arbeitsplätze verlieren im internationalen Vergleich oder wieder neue geschaffen werden können, die wir dringend benötigen. Radwegbau spielt im Wettbewerb um Arbeitsplätze eine untergeordnete Rolle. Ein funktionierendes Strassennetz hat da wohl eine vielfach höhere Bedeutung. Wir sind überzeugt, dass die Prioritäten künftig anders gesetzt werden müssen.

Die wenigen grösseren Strassenbauten sind im Zusammenhang mit ÖV-Projekten entweder in Planung oder bereits in der Ausführung. Im Bericht wird ein dringlicher Bau der Tramlinie Zürich West genannt. In diesem Zusammenhang sei der Ausbau der SN1 von der Europabrücke bis zur Hardstrasse mit hoher Priorität voranzutreiben. Bereits in Ausführung sind Strassenbauten in Zusammenhang mit der Glattalbahn wie zum Beispiel der Knoten Sonntal in Dübendorf oder die Thurgauerstrasse im Bereich Hallenstadion bis Stadtgrenze. Die beiden Beispiele zeigen, wie rasch Projekte realisiert werden können, wenn der Wille zu handeln vorhanden ist.

Ich höre bereits – oder habe es bereits gehört – den Vorwurf, man habe eben kein Geld für den Strassenbau, weil die SVP gegen höhere Motorfahrzeugsteuern sei. Die Halter von Autos und Lastwagen als Hochleistungsmilchkühe der Nation geben genügend her, um unser Strassennetz den wirklichen Bedürfnissen anzupassen. Zudem müssen endlich die Standards und Normen im schweizerischen Strassenbau so korrigiert werden, dass mit weniger Geld mehr gebaut werden kann. Die Bauwirtschaft im Kanton Zürich und auch in der Schweiz produziert günstig. Sie kann sich mit ausländischen Anbietern durchaus vergleichen lassen. Der Ansatz liegt also in den Standards der Strassen. Es ist Aufgabe der Regierung, darauf hinzuwirken, dass mit einfacheren Normen und Standards ohne Qualitätseinbusse mehr gebaut werden kann.

In diesem Sinne nehmen wir den Bericht zur Kenntnis und fordern den Regierungsrat auf, im Strassenbauprogramm 2006 bis 2008 die Prioritäten in unserem Sinne zu setzen.

Reto Cavegn (FDP, Oberengstringen): Der Lustgewinn unserer repetitiven Strassenprogrammdiskussion – und Thomas Hardegger, es geht um Strassen, nicht primär um Velowege – hält sich in engen Grenzen. Das Frustranzpotenzial auf beiden Seiten ist unverändert hoch, darum ist es sicher auch gestattet, sich heute kurz zu fassen, auch wenn das Bauprogramm bei mir und selbstverständlich auch bei meiner Fraktion hohe Beachtung genießt. Vier Punkte:

Erstens: Lese ich das Bauprogramm, hat sich im Kanton Zürich nichts verändert. Die jährlich zunehmenden Staustunden, die Stopfaktion im Limmattal – «Tropfen statt Shoppen» –, die Kürzungen des Bundes haben nicht einmal bei der Tonalität im Programm Spuren hinterlassen. Immerhin, Baudirektorin Dorothee Fierz, wie Sie sich für die N4 im Knonauer Amt stark gemacht haben, imponiert. Aber es braucht mehr solche Auftritte, die ÖV-Projekte haben es da wesentlich besser. In diesem Zusammenhang hat sich bei mir auch die Frage gestellt: Warum steht bei der N4 Knonauer Amt kein Eröffnungszeitpunkt? Der Courant normal im vorliegenden Programm nervt. Ich vermisse eine Aufbruchstimmung und die Bereitschaft, die ausgewiesenen Rückstände im Zürcher Strassenbau endlich aufzuholen.

Zweitens: Es kann nicht hingenommen werden, dass ab dem Jahr 2007 die Investitionen markant sinken. Das vermeintliche Sparen des Bundes auf dem Buckel der Automobilistinnen und Automobilisten muss ein Ende haben, oder man kann auch sagen, der schäbige Griff in die Benzinkasse oder Strassenkasse muss ein Ende haben. Hier sind nicht nur der Regierungsrat, sondern vor allem auch die Bundesparlamentarier gefragt.

Drittens, einfach damit alle es merken und hören: Die Autofahrerinnen und Autofahrer finanzieren 39 Millionen Franken an die Velowege. Das entspricht dem Gesetz. Zudem – auch das bitte zur Kenntnisnahme – fließen 25 Millionen Franken in Fussgängeranlagen. Die schwächeren Verkehrsteilnehmer werden also berücksichtigt.

Dann zum Schluss. Ein Punkt verunsichert mich in diesem Bericht: Beim Projekt 1.4.1, Europabrücke bis Letten, fehlen die Anschlüsse für Waidhaldentunnel und Stadttunnel. Dafür sind 27 Millionen Franken für Landerwerb eingesetzt. Ich hoffe, dass der Strassenfonds nicht für die Landkäufe für das Tram Zürich West aufkommen muss. Wenn das der Fall wäre, würde es nicht beim Knurren bleiben, mit dem die FDP das vorliegende Programm zur Kenntnis nimmt.

Willy Germann (CVP, Winterthur): Die Debatten um das Strassenbauprogramm sind schon längst zu einem Wunschkonzert-Ritual verkommen, wo längst Gesagtes wiederholt wird. Ich bemühe mich, ähnlich wie Reto Cavegn, in meinen vier kurzen Punkten Wiederholungen zu vermeiden.

Erstens: Das Bauprogramm hängt von den Einlagen in den Strassenfonds ab, also von den kantonalen Motorfahrzeugsteuern, von Treibstoffzöllen des Bundes, von LSVA-Geldern des Bundes. Der Strassenfonds wird von der KEVU behandelt, das Strassenbauprogramm wird von der KPB behandelt. Das ist nach wie vor ein Unsinn. In der Fraktion pflegen wir, offenbar ähnlich wie die FDP, diese Doppelspurigkeit zu vermeiden, deshalb spreche ich als KEVU-Mitglied und nicht Urs Hany als KPB-Mitglied. Wir hoffen aber, dass das Geschäft nächstes Jahr der KEVU zugewiesen wird.

Zweitens: Das Strassenbauprogramm sollte Teil des KEF sein. Die KEVU erhielt nach langjährigem Drängen den Entwurf des Strassenbauprogramms vorzeitig im Rahmen der Besprechungen des KEF und des Budgets. Das ist verdankenswert. Der KEF wäre ohnehin das eigentliche Steuerungsinstrument des Kantonsrates, und nicht das Budget. Ganz besonders zeigt sich dies beim Tiefbau.

Drittens: In den nächsten Jahren wird vom Bund bedeutend mehr Geld kommen. Es sind LSVA-Gelder zu erwarten – in einer Steigerung, wie wir sie noch nie erlebt haben. Das eröffnet neue Möglichkeiten, vor allem wenn das ergänzt würde durch Gelder aus dem Agglo-Programm. Das sind Möglichkeiten, die zuerst für die Substanzerhaltung genutzt werden sollten und dann für die Lückenschliessung geplanter Autobahnen bei gleichzeitiger Entlastung bisher belasteter Strassen.

Viertens – und jetzt komme ich zum wesentlichen Punkt: Wenn diese Gelder fliessen – und das ist zu erwarten –, dann sollten sie vor allem fürs Integrierte Verkehrsmanagement eingesetzt werden; also mehr Elektronik als Beton. Der Kanton hat damit gute Erfahrungen gemacht, wir sollten auf diesen Erfahrungen aufbauen.

Und zum Schluss noch eine Bemerkung zu Hans Frei und zu Reto Cavegn, der jetzt gerade den Raum verlässt: Natürlich gibt es den Stau auf der Strasse, aber seit gestern gibt es den fahrplanmässig festgelegten Stau auch auf der Schiene, und zwar genau in der Agglomeration Zürich. Das ist ein Novum und ich möchte Sie daran erinnern, dass jedes Jahr allein im Kanton Zürich eine halbe Milliarde Franken in

den Nationalstrassenbau gesteckt wird; das wird gern vergessen. Wäre im Kanton Zürich jährlich eine halbe Milliarde Franken in die Bahninfrastruktur gesteckt worden, dann hätten wir keine Engpässe in unserem Bahnnetz, Engpässe, die sich auf den ganzen Bahnverkehr in der Schweiz auswirken. Ich möchte diese Zusammenhänge immer wieder in Erinnerung rufen, weil dauernd davon gesprochen wird, die Bahn werde bevorzugt und man mache nichts im Strassenbau.

Peter Weber (Grüne, Wald): Für die kommenden drei Jahre werden gemäss Rahmenprogramm des Regierungsrates 1,6 Milliarden Franken Bruttoinvestitionsbedarf ausgewiesen. Aber gleichzeitig wird im Bericht darauf hingewiesen, dass für dessen genaue Einhaltung aus zahlreichen Gründen keine Gewähr besteht. Ohne Gewähr war dementsprechend auch die Präsentation dieser Vorlage in der KPB durch die verantwortlichen Seiten des Tiefbauamtes. Diese war ungenügend. Ich spürte förmlich die legere Haltung, die sich darin begründet, dass der Kantonsrat diesen Bericht lediglich zur Kenntnis zu nehmen hat. Also blieb uns noch das Mittel übrig, Fragen zu stellen.

Zum Ersten fokussierte ich auf das Kapitel B. Radfahreranlagen. Für die umweltfreundlichste Mobilität durch das Fahrrad wurden beschämenderweise gerade 2,4 Prozent des gesamten Investitionsbedarfs aufgewendet. Und zynisch wird noch dazu bemerkt, dass damit dem Mindestvoranschlagsbetrag von 10 Millionen Franken nach Paragraph 28 Absatz 2 des Strassenverkehrsgesetzes vollumfänglich Rechnung getragen werde. Verschwiegen wird, aus welchen Gründen die Teuerungsindexierung, welche seit 1985 doch immerhin 3,3 Millionen Franken ausmacht im gesetzlichen Minimum, seit Jahren nicht ausgerechnet wird.

Zweitens: Der Kanton Zürich verfügt über ein fiktives Radwegnetz, was mich schon vor einem Jahr zur Bemerkung veranlasste, «es existiert lediglich auf Velokarten» und neuerdings auch auf überregionalen Beschilderungen, die übrigens aus demselben Fonds finanziert werden. In Wirklichkeit verfügt der Kanton Zürich über ein unendliches Flickwerk von gut gemeinten «Etäppelis». Diesbezüglich erkundigte ich mich nach dem kantonal berüchtigten Fallbeispiel der hoch gefährlichen Raserstrecke von Rüti via Bilgersteg frontal nach Wald, wie viele «Etäppelis» eigentlich bis zur Fertigstellung des durchgehenden Radweges geplant seien. Der entsprechende Mitarbeiter des kantonalen Tiefbauamtes versicherte mir am Telefon, dass bis 2007,

also in drei Jahren, das Ziel eines 100-prozentig durchgehenden Radweges erreicht sei. Es sind ja nicht nur die Radfahrer, welche auf bestimmten Streckenabschnitten von Angst verfolgt werden und deshalb auf Umwegen ihr Ziel erreichen wollen. Es sind vermehrt auch Automobilisten – Betonung auf «isten» –, welche die so genannt sicheren Schleichwege wählen und somit wiederum die Radfahrer gefährden müssen. Seit Jahren stellt während der Adventszeit ein betroffener Bürger aus Wald 13 Holzkreuze an die betreffenden Unfallorte in Grundtal, um allen Verkehrsteilnehmern ihre Verletzlichkeit zu demonstrieren. Mir ist auch klar: Das müsste nicht sein. Ich hoffe aber, dass sich bis zur Fertigstellung des Radweges keine weiteren Unfälle ereignen.

Drittens: Nebst dem mickrigen Investitionsbetrag für die Radfahreranlagen wird gleich wenig für Fussgängeranlagen und Lärmschutzsanierungen im Strassenbauplan eingestellt. Mehr als 90 Prozent wird für Neuanlagen der nationalen Staatsstrassen investiert, was der Zersiedlung des Kantons Zürich Vorschub leistet. Seit 30 Jahren verbauen wir mit Verkehrsanlagen und mit den damit verbundenen Hochbauten rund einen Quadratmeter Land pro Sekunde; das auch heute noch, wir Zürcherinnen und Zürcher. Das Siedlungsbild ist trotz der Existenz des seit 1980 gültigen Raumplanungsgesetzes chaotisch. Es wird zu viel Falsches am falschen Ort gebaut. Das führt zu einem unnötig hohen Landverschleiss, hohen Infrastrukturkosten und vielerorts leider zu Siedlungsbildern von erhabener Hässlichkeit.

Wir Grünen sind der Meinung, dass die ständige Ausweitung von Verkehrsanlagen in Form von nationalen Staatsstrassen falsch ist. Die damit verbundene Zunahme der Siedlungsfläche widerspricht dem verfassungsmässigen Grundsatz der Nachhaltigkeit.

Willy Furter (EVP, Zürich): Das vorliegende Bauprogramm für die nächsten drei Jahre gliedert sich wiederum in die Abschnitte National- und Staatsstrassenbau. Bei den Nationalstrassen sind die Westumfahrung Zürich und der Ausbau der N4 Knonauer Amt im Vordergrund. Dazu gehören auch die Umfahrung von Birmensdorf mit den Anschlüssen Urdorf Süd, Uitikon und Birmensdorf, die bis Ende 2005 erfolgen sollen. Die Arbeiten beim Anschluss Wettswil-Knonau mit Kantons-grenze zum Kanton Zug kommen offenbar planmässig voran. Der Autobahnanschluss Affoltern und die neue Obfelderstrasse sind im Bau. Ein heikler Punkt ist nach wie vor die SN 1.4.1 von der Euro-

pabrücke bis zum Letten. Das generelle Projekt ist vom Bundesrat genehmigt worden. Für den Abschnitt Europabrücke bis Hardstrasse ist das Ausführungsprojekt in Arbeit. Es berücksichtigt auch die Tramlinienführung der neuen Linie 18 zwischen dem Escher-Wyss-Platz und dem Bahnhof Altstetten. Die Umschichtung des Verkehrs in der Pfingstweidstrasse ist vorgesehen. Sind aber die gegenseitigen Auswirkungen zwischen dem öffentlichen Verkehr und dem motorisierten Individualverkehr (MIV) genügend berücksichtigt? In diesem Zusammenhang stellt sich auch die Frage nach der Entlastung der Rosengartenstrasse durch einen Waidhaldentunnel kurz, mittel oder lang. Wir sind gespannt auf die Beschlüsse des Regierungsrates und des Stadtrates von Zürich, die anfangs 2005 zu erwarten sind.

Ebenso brisant sind die Studien zum Stadttunnel, seine Einbettung und das Wuchspotenzial, verbunden mit dem Abbruch der Sihlhochstrasse und vor allen die Anschlüsse beim Sihlhölzli und beim Sihlquai.

Für die Nordumfahrung Zürich zwischen Weiningen und Glattbrugg sind die Projektierungsarbeiten mit der dritten Tunnelröhre am Gubrist im Gang und sollen bis Ende dieses Jahres abgeschlossen sein. Die Eröffnung ist aber unter günstigen – und nur unter günstigen Voraussetzungen – erst im Jahre 2012 vorgesehen. Mit den Instandstellungsarbeiten an den beiden bestehenden Röhren ist nochmals mit einer Verzögerung zu rechnen. Wir werden also im Radio noch gut zehn Jahre lang die Meldung vom Stau am Gubrist hören müssen. Das vom Bundesrat beschlossene langfristige Bauprogramm für den Nationalstrassenbau ist aber mit einem Unsicherheitsfaktor belastet; das kommt noch hinzu. Die Auswirkungen des Entlastungsprogramms 04 des Bundes auf den Kanton Zürich sind noch ungewiss. Es sind immerhin Kürzungen von durchschnittlich 60 Millionen Franken pro Jahr vorgesehen. Es geht bei diesem Bauprogramm nur um die Kenntnisnahme des Programms, und das empfehle ich Ihnen im Namen der EVP-Fraktion.

Luzius Rüegg (SVP, Zürich): Einer Medienmitteilung des Regierungsrates kann man entnehmen, dass er die Berichte über das Bauprogramm der Staatsstrassen zuhanden des Kantonsrates verabschiedet hat. Darin spricht er von geplanten Projekten zur Verbesserung, Erhaltung und zeitgemässen Ausstattung von Strassenanlagen. In der Medienmitteilung liest man auch, dass der Regierungsrat sich weiterhin für einen leistungsfähigen öffentlichen Verkehr einsetzt und dem Kan-

tonsrat für den Zürcher Verkehrsverbund einen Rahmenkredit von rund 650 Millionen Franken für die Fahrplanperiode 2005 und 2006 beantragt. Im Gegensatz zum ÖV werden für den motorisierten Individualverkehr erstens viel weniger Gelder gesprochen und zweitens engagiert sich Baudirektorin Dorothee Fierz mehrheitlich für einen leistungsfähigen ÖV.

Gegenteiliges geschieht beim MIV. Dieser wird laufend mit neuen Schikanen behindert, von denen die Baudirektion jedoch als zeitgemässer Ausstattung von Strassenanlagen spricht. Gemeint sind die vielen Eingangsposten bei Dorfeingängen auf Haupt- und Nebenstrassen – zum Beispiel Buchenegg –, die sich vielmals als Gefahrenquellen herausstellen; vergleichbar auch mit der Insel beim Landesmuseum, wo es schon zu mehreren Unfällen gekommen ist.

Baudirektorin Dorothee Fierz, wenn Sie zu wenig Geld für das Strassenbauprogramm zur Verfügung haben, sollten Sie mit den Ihnen zur Verfügung stehenden Mitteln Prioritäten setzen und sich für ein funktionalgerechtes Bauen einsetzen. Bei den Baustandards von Staatsstrassen muss bei der Gestaltung von Eingangstoren, Fussgängerinseln, Kreiseln, Radwegen und Strassenabschlüssen mehr auf Funktionalität und weniger auf ästhetisches Aussehen gesetzt werden. So könnte viel Geld gespart und gleichzeitig die Sicherheit erhöht werden. Wieso braucht die Kreiselstadt zum Beispiel einen Wasserkreisel, einen Nashornkreisel, einen Nüsslikreisel et cetera als Wahrzeichen? Die meisten von Künstlern ausgestatteten Kreisel lenken die Fahrzeuglenker ab und provozieren infolge Unaufmerksamkeit und Ablenkung schwere Unfälle. So setzt unsere Baudirektorin leichtsinnig Steuergelder ein, die zwangsläufig zu einer Ausgabenüberflut führen; ein Grund mehr, dieses Budget zurückzuweisen.

Thomas Weibel (GLP, Horgen): Die Grünliberalen stellen mit Erstaunen fest, dass der Aufwand für die Staatsstrassen von 51 Millionen Franken im Jahre 2003 kontinuierlich auf 70 Millionen Franken im Jahre 2007 gesteigert werden soll. Diese Entwicklung steht absolut im Widerspruch zur Finanzlage. Klar leisten gut unterhaltene Strassen einen Beitrag zur Verkehrssicherheit, aber sie verleiten auch zum Rasen. Erneuerungen mit dem Ziel, das bestehende Verkehrsaufkommen zu bewältigen, schaffen auch Mehrverkehr. In den meisten Fällen wird deshalb das Ziel nicht erreicht. Vielmehr sind Erneuerungsmassnahmen dazu verdammt, kontraproduktiv zu sein. Im Zusammenhang mit

dem Ruf nach Unterhalt sind zwingend unsere Strassenbaustandards zu hinterfragen. Hier besteht ein enormes Sparpotenzial, ohne dass die Verkehrssicherheit markant darunter leidet. Hier gehen wir ausnahmsweise mit der Sicht der SVP, vorgetragen von Luzius Rüegg, einig. Im Gleichschritt mit den gesteigerten Aufwendungen nimmt der Strassenfonds ab – von 19,3 Millionen Franken im Jahre 2003 auf 2,9 Millionen Franken im Jahre 2007. Zur Alimentierung dürfen keinesfalls allgemeine Steuergelder eingeschossen werden. Auch Road-Pricing ist nur innerhalb einer ganzheitlichen Finanzierung des Gesamtverkehrssystems mit differenzierten Massnahmen diskutierbar. Als Geldquelle kommen neben der LSVA und den Benzinzollerträgen einzig angepasste Motorfahrzeugsteuern in Frage. Bei der Revision muss aber die Gelegenheit am Schopf gepackt werden, um weniger umweltbelastende Fahrzeuge gezielt zu fördern. Diese Diskussion steht dem Rat ja noch bevor.

Im Folgenden gehe ich auf einzelne Projekte aus Sicht der Grünliberalen ein. Positiv vermerken wir, dass in der Berichtsperiode auch aus Sicht des Strassenbaus das Tram Zürich West in Betrieb genommen werden kann. Die dritte Gubriströhre in der Nordumfahrung wird aber keine Probleme lösen; sie verlagert sie nur. Sie treten an einem andern Ort wieder auf und verschärfen ganz allgemein die Lärmbelastung. Der beste Beweis für diese Aussage sind die Erfahrungen seit der Eröffnung der dritten Bareggtröhre. Sinnvoll eingesetzt wird das Geld bei Staatsstrassen, wenn es um die Optimierung der Verkehrsverhältnisse und um gestalterische Massnahmen geht. Auch steuerungstechnische Massnahmen sowie Rampenbewirtschaftung sind sinnvolle Mittel gegen Staus und zu Gunsten der Verstetigung des Verkehrs. Wir Grünliberalen sind überzeugt, dass dieses Ziel ohne zusätzliche Verkehrsspuren erreicht werden kann. Loben können wir den Regierungsrat, da man den vorgesehenen Aufwendungen für die Radfahreranlagen endlich dem Gesetz Genüge getan wird. Wir erwarten aber auch, dass der Betrag tatsächlich umgesetzt und nicht mangels konkreter Projekte nicht ausgeschöpft wird.

Bei den Lärmschutzsanierungen rufe ich Ihnen ins Bewusstsein: Es handelt sich nur Symptombekämpfung. Die Reduktion an der Lärmquelle mit technischen Massnahmen oder mit geringerem Verkehrsaufkommen würde viel mehr bringen. Zu Gunsten der betroffenen Anwohner gilt jedoch ganz klar: Das eine tun und das andere nicht lassen. Mit anderen Worten: Schallschutzfenster oder Lärmschu-

tzwände sind kein Freipass für ungebremstes Anschwellen der Verkehrsströme.

Leider können wir den Bericht nur zur Kenntnis nehmen. Wir Grünliberalen gehen jedoch davon aus, dass der geäußerten Kritik Rechnung getragen wird.

Eva Torp (SP, Hedingen): Ich rede zum Abschnitt Lärmschutzsanierungen. In der Schweiz sind ungefähr eine Million Menschen übermäßigen Lärmbelastungen ausgesetzt. Das grösste Lärmproblem entsteht heute durch unsere hoch mobile Gesellschaft – mit dem Strassenverkehr als Hauptursache. Im Duden wird Lärm erklärt als «lautes Geräusch, wildes Getöse, Kampf, Streit und Gezänk». Diese Wörter allein lösen schon Unwohlsein aus. Auf der Liste mit möglichen Gesundheitsschäden durch Lärm steht: erhöhtes Risiko für Herz- und Kreislaufkrankheiten wie zum Beispiel Herzinfarkt, Konzentrations- und Schlafstörungen, Depressionen, Gehörschäden. Diese Gesundheitsschäden sind zu vergleichen mit den durch Rauchen, Alkohol und Unfälle verursachten. Eine Verharmlosung ist absolut nicht angebracht. Es ist deshalb unglaublich, dass der Lärmschutz immer noch dermassen vernachlässigt wird.

Im Jahr 1987 hat die eidgenössische Lärmschutzverordnung eine Sanierungsfrist für verlärmte Wohngebiete bis ins Jahr 2002 angesetzt. Doch nur ein knappes Drittel der betroffenen Bevölkerung ist seitdem in den Genuss von Lärmschutzmassnahmen gekommen. Nachdem nun die Frist bis 2008 verlängert worden ist, geht das Trauerspiel weiter. Auch der Kanton Zürich kommt nur stockend mit seinen Lärmsanierungen voran und die Massnahmen sind ungenügend. Der Umgebungslärm muss konsequenter an der Quelle eingedämmt werden, konkret: Neben schallisolierten Fenstern braucht es Lärmschutzwände, weitsichtige und konsequente Raumplanung, Temporeduktionen, technische Massnahmen gegen Motorenlärm und lärmige Abrollgeräusche. In den Städten wie auch in den Dörfern könnten Road Pricing, ein Ausbau des öffentlichen Verkehrs und die Pflege des Fussgänger- und Fahrradverkehrs viel dazu beitragen, den Menschen mehr Ruhe zu ermöglichen. Hier nützen nur schöne Worte nichts; es darf doch nicht sein, dass der Kanton auf Kosten der Gesundheit der Bevölkerung die Lärmsanierungsmassnahmen verschleppt.

Heinrich Frei (SVP, Kloten): Ich danke dem Regierungsrat für den Bericht zum Strassenprogramm. Dieser Bericht ist mit Vorbehalt zur Kenntnis zu nehmen. Ich glaube, ich muss Ihnen das Einmaleins des Verkehrs erklären. Erlauben Sie mir dazu drei Fragen mit kurzen Beantwortungen.

Erstens: die Strasse als Grundlage wofür? Die Strasse als Verkehrsträgerin dient verschiedenen Verkehrsmitteln. Der motorisierte Individualverkehr (MIV), ein Grossteil des öffentlichen Verkehrs (ÖV) und der Langsamverkehr teilen sich den Strassenraum. Der motorisierte Strassenverkehr wird weiter aufgeteilt in Personenverkehr, zirka 80 Prozent, und Güterverkehr, etwa 20 Prozent, welcher mit viel Geld – LSVA – zur Finanzierung beiträgt. Insbesondere in der Agglomeration ergeben sich deshalb grosse Probleme für die Zukunft, denn die Mobilität wird zunehmen. Nehmen Sie dies zur Kenntnis, Thomas Hardegger! Die Regierung ist gefordert, Mobilitätsvisionen zu entwickeln. Und noch etwas zu Willy Germann: Wenn wir alle auf der Schiene wären, wären wir vermutlich ein Bergkanton.

Zweitens: Wie läuft der Verkehr? Der Hauptpersonenverkehr verläuft von Ost nach West, also zwischen Sankt Gallen und Bern. Da liegt Zürich bekanntlich dazwischen. Der Hauptgüterverkehr bewegt sich von Norden nach Süden, also von Basel nach Chiasso; er betrifft uns weniger. Für den Kanton Zürich ist sicherzustellen, dass a) der Durchgangsverkehr über die Nationalstrassen schnell und flüssig durch unseren Kanton fahren kann. Die Probleme mit dem Brüttiseller Dreieck und dem Gubristtunnel sind schnellstens an die Hand zu nehmen – mit den Planungen und den entsprechenden Entlastungsstrassen und dem Ausbau.

Drittens: Was ist zu tun? Die Regierung hat sich hierfür beim Bund einzusetzen, insbesondere für die Gesamtverkehrspolitik, so dass Mobilität und Folgen für Mensch, Umwelt und Wirtschaft, also die Nachhaltigkeit, gegeben sind. Insbesondere ist die Erreichbarkeit der Umsteigeorte auf den ÖV und den Flugverkehr mit nationalem Interesse zu sichern. Ganz besonders beim Flugverkehr möchte ich auf das nationale Interesse und besonders darauf hinweisen, dass nicht alle per ÖV oder aus der Luft kommen. Hier gilt es, den landseitigen Verkehr zu beachten. Es ist auch wichtig zu erkennen, dass es nicht nur eine Zufahrt von Zürich nach Kloten zum Flughafen braucht, sondern auch eine sinnvolle Weiterfahrt nach Norden und Osten. Zufahrten sind

auch Wegfahrmöglichkeiten; nicht dass es zu einer Sackgassenerschliessung beim landseitigen Verkehr kommt!

Zum Schluss müssen alle hier im Rat wissen: Die Mobilität der Menschen und Güter wird zunehmen, und dies – hören Sie gut zu, auch die Grünen! – immer umweltfreundlicher. Darum erstellen wir jetzt die Grundlagen dafür.

Jürg Stünzi (Grüne, Küssnacht): Wir nehmen also zur Kenntnis, dass wir eine halbe Milliarde pro Jahr ausgeben – davon ein Drittel aus Kantonsmitteln – für diese Bauprojekte. Da müssen wir uns schon immer die Frage stellen, ob wir das Richtige tun. Wir müssen uns zum Beispiel die Frage stellen, was Mobilität bedeutet. Sind Sie sich im Klaren, wie Sie am häufigsten unterwegs sind? Das ist nämlich zu Fuss. Sind Sie sich auch im Klaren, welcher Verkehrsbereich am stärksten wächst? Das ist der Freizeitverkehr. Und ich denke, daraus müsste man doch eigentlich ableiten, wo man die richtigen Anreize und die richtigen Rahmenbedingungen schaffen müsste. Deshalb frage ich natürlich, ob es wirklich richtig ist, dass wir bei den Radfahreranlagen nur eine Kleinigkeit ausgeben, wie Peter Weber schon ausgeführt hat, und dass von dieser Kleinigkeit für den Fussverkehr dann kaum mehr Geld vorhanden ist. Wenn es zum Beispiel darum geht, Dinge wie einen Zürichsee-Uferweg zu verwirklichen, dann hat der Kanton fast schon gar kein Geld mehr zur Verfügung. Er überlässt es dann den Gemeinden, mit kleinen Deals mit privaten Grundbesitzern irgendetwas auszuhandeln, was dann dieses Anliegen vollkommen und langfristig verunmöglicht. Erkennen Sie doch endlich, dass Standortattraktivität nicht durch Autostrassen erreicht wird, die sich innert kürzester Zeit selbst wieder verstopfen, und dass Mobilität nicht nur Automobilität bedeutet.

Roland Munz (SP, Zürich): Es ist ein alljährliches Ritual, dass wir in diesem Saal über das Bauprogramm der Staatsstrassen diskutieren müssen oder dürfen. Das Programm erscheint uns dabei kaum je besonders originell. Dies ist auch in diesem Jahr so. Es erscheint kaum je besonders originell, und so präsentiert uns die Regierung hier und heute ziemlich lustlos ein wenig vorausschauendes Papier. Aus Stadtzürcher Sicht etwa ist klar zu rügen, dass im hier vorliegenden Programm für die Zeit bis und mit 2007 für die Einhausung der Autobahn durch Schwamendingen mit keinem Wort kein Franken eingestellt ist.

Dies erstaunt. Und zwar erstaunt es deshalb: Wir haben zwar der Regierung im September 2004 die Frist der Antragstellung in dieser Sache um maximal ein Jahr verlängert, aber bis heute ist die Absichtserklärung der Regierung unwidersprochen geblieben, dass im Jahre 2008 mit dem Bau der Einhausung begonnen werden soll. Dies hat die Regierung dem Quartier Schwamendingen gegenüber mehrfach kundgetan. Dies hat sie auch noch im Sommer, als sie also bereits wissen musste, dass sie eine Fristerstreckung benötigt, in einer Medienmitteilung bekräftigt, und dem wurde auch in der Kommissionsberatung zum Bauprogramm Staatsstrassen nicht widersprochen. Wenn also die Regierung in diesem Punkt noch immer gewillt ist, zu ihrem Wort zu stehen, was wir sehr hoffen, dann verwundert es, dass bis und mit dem Jahr 2007 kein einziger Franken für die Projektierung dieser Baute eingestellt ist. Natürlich wissen wir bis zum konkreten Antrag der Regierung noch nicht, wie das Projekt im Detail aussehen wird und wer beispielsweise letztendlich welche Kostenanteile übernehmen wird. Aber wir dürfen und wollen wissen, wie viel bis zur Planung einzustellen ist bis zum Jahr 2008, da die Planung schliesslich Sache des Kantons sein wird. Die Planungskosten waren also in jedem Falle im Bauprogramm 2005 bis 2007 einzustellen. Hier erwarte ich gerne einige klärende Worte aus der Baudirektion.

Ein weiterer Punkt gibt auch Anlass zur Nachfrage: Seit drei Jahren verspricht uns die Regierung das Konzept Staatsstrassenfinanzierung. Wann dürfen wir mit diesem Konzept Strassenfinanzierung rechnen? Gerne lassen wir uns auch in diesem Punkt auf den neusten Stand bringen.

Nun kann ich es mir aber nicht verkneifen, noch ein, zwei Sätze zur gegenüberliegenden Seite betreffend den Radverkehr zu entgegnen. Immer wieder wird fälschlicherweise behauptet, Radverkehr sei generell mit Freizeitverkehr gleichzusetzen. Einerseits wissen wir, dass leider ein Grossteil des Freizeitverkehrs eben auch motorisiert abgewickelt wird, und andererseits lebt selbst Ihre eigene Regierungsrätin Rita Fuhrer vor, dass Radverkehr nicht nur Freizeitverkehr ist, da sie – zumindest im Sommerhalbjahr – das Fahrrad selber als Mittel braucht, um aus ihrer Heimatgemeinde zu ihrem Arbeitsort in Zürich zu fahren. Und nicht zuletzt – mir selbst am wichtigsten – ist eigentlich die Tatsache, dass Radwege für die Schulwegsicherung für unsere Kinder sehr wichtig ist; und da wollen wir ja nun wirklich keine zusätzlichen Gefahren schaffen. Es reicht schon, wenn das Radwegprogramm in den nächsten 25 Jahren noch nicht vollständig umgesetzt sein wird.

Lorenz Habicher (SVP, Zürich): Bei allen Aufzählungen, welche Kürzungen und Entlastungsprogramme der vorliegende Bericht berücksichtigt, fehlt auch nur ein einziger Hinweis zum NFA und die damit verbundene Übernahme von Lasten im Strassenbau durch den Bund. Was wurde dem Stimmvolk bei der NFA-Abstimmung versprochen? Mit NFA gehen Ausbau, Unterhalt und Betrieb des bestehenden und künftigen Nationalstrassennetzes vollständig in die Verantwortung des Bundes über. Der vorliegende Bericht ist also veraltet und durch einen Volksentscheid in einer solchen Masse überholt, dass eine Diskussion in diesem Rat fast nicht mehr gerechtfertigt werden kann. Die berechneten Anteile des Kantons nach Abzug der Beiträge Dritter, zum Beispiel des Bundes, können also aus heutiger Sicht gar nicht mehr stimmen. Somit ist dieser Bericht keine Grundlage für ein Rahmenprogramm, auch nicht für eines, das aus den verschiedensten Gründen keine Gewähr auf Einhaltung – wie unter Allgemeines trefflich beschrieben – besteht.

Als Mitglied der KEVU, das zurzeit die Grundsätze und das Rahmenprogramm des ZVV berät, sticht mir ein nicht unerheblicher Unterschied dieses so genannten Bauprogramms ins Auge: Man muss blind sein, wenn man die Prioritäten der Bauprogramme des ÖV und des MIV vergleicht und von einer gemeinsamen Strategie oder einer gemeinsamen Zielsetzung im Kanton Zürich sprechen will. Der Strassenverkehr verkommt zu einem missachteten – um nicht zu sagen: verachteten – Stiefkind, während der ÖV und geplante Strassenbahnprojekte zum Liebling der Baudirektion avancieren. Wie sonst lässt sich erklären, dass im Bauprogramm für die Staatsstrassen auf eine Tramlinie in Zürich West dringlich hingewiesen wird und von den nötigen baulichen Anpassungen für die zweite und dritte Etappe des Glatttal-Trams gesprochen wird. Es ist schon fragwürdig, wenn das Strassenbauprogramm ein Datum zur Inbetriebnahme eines Trams enthält, dessen Finanzierung und Erstellung im zuständigen ZVV-Rahmenprogramm gar nicht in dieser konkreten Art und Weise festgehalten ist.

Wir sind unzufrieden mit diesem Bericht. Er zeigt nur die Unfähigkeit der Baudirektion, im Strassenbau etwas der heutigen Situation Entsprechendes und für die Zukunft Wirkungsvolles anzupassen. Dieser Bericht zeigt offensichtlich nicht nur den Unwillen, im Strassenbau etwas zu bewegen, sondern auch das fehlende politische Gespür und

eine Missachtung dieses Parlamentes durch die hier anwesende Baudirektorin Dorothee Fierz.

Zum Strassenfonds: Unterstützten Sie unsere entsprechenden Budgetanträge und Sie erreichen etwas, Reto Cavegn!

Matthias Gfeller (Grüne, Winterthur): Ich nutze die Gelegenheit, dass heute gleichzeitig das Budget und das Strassenprogramm traktandiert sind; das ist ja nicht jedes Jahr so. Im Rahmen des Budgets beraten wir über die staatlich sparsam zu bewirtschaftende Ressource Steuergelder. Selbstverständlich sollen wir mit allen Ressourcen sparsam umgehen, aber wie sieht es denn eigentlich aus mit der staatlich bereitgestellten Ressource Verkehrskapazität? Wenn wir beachten, wie schlecht die durchschnittlichen Motorfahrzeuge, die zum Beispiel am Morgen in die Agglomeration Zürich hineinfahren, besetzt sind! Wir haben ja im Schnitt etwa 1,2 Personen in einem Auto, das vier, fünf oder sechs Leuten Platz bieten würde. Wir haben also eine Auslastung von vielleicht 20 oder 30 Prozent. Können wir uns tatsächlich in diesem dicht besiedelten Kanton leisten, eine derart schlechte Auslastung der Verkehrskapazität Strasse noch zu dulden? Ich meine klar, Nein. Wir müssen in erster Linie Massnahmen ergreifen, damit die Auslastung der einzelnen Fahrzeuge besser wird. Und da bin ich natürlich mit Willy Germann mindestens indirekt einig, wenn es um ein Integriertes Verkehrsmanagement geht. Ich bin bis zu einem gewissen Grad sogar mit Lorenz Habicher einig, dass nämlich die Berichte und Planungen zum ÖV und zum Individualverkehr tatsächlich viel zu wenig abgestimmt werden. Aber vergessen wir eines nicht: Wenn der ÖV ausgebaut wird, dann ist es in erster Linie eine Massnahme zur Entlastung der Strassen, davon profitieren vor allem Automobilistinnen und Automobilisten. Die Einführung der S-Bahn im Kanton Zürich war ja das Paradebeispiel. Dank der S-Bahn konnte dann wieder mehr Autoverkehr nach Zürich hineinfahren – das war nicht unbedingt das erwünschte Ziel –, weil man dort zu spät war mit flankierenden Massnahmen. Aber es zeigt eindeutig, dass man immer diese beiden Verkehrsarten kombiniert betrachten muss.

Bei allen weiteren Forderungen bin ich dann nicht mehr unbedingt mit Lorenz Habicher einverstanden. Wenn wir uns nämlich schon über nationale Politik beklagen, dann muss ich eindeutig sagen: Der grosse Skandal ist dort, wo wir mit den längsten gesetzlich festgeschriebenen, verursachergerechten Massnahme – beim Lärmschutz im Strassenver-

kehr in erster Linie – nach Bundesrecht vorwärts machen sollten mit der Lärmschutzverordnung. Diese wurde jetzt zweimal korrigiert. Zweimal wurden die Fristen für die dringend notwendigen Lärmschutzsanierungen – nicht zuletzt auf Druck verschiedener Kantone – erstreckt, einfach so, weil man andere Prioritäten setzen und weil man nicht Bundesrecht vollziehen wollte. Das, finde ich, ist der eigentliche Skandal, dass hier in diesem Kanton extrem viele Leute wahrscheinlich mehr unter dem Strassenlärm leiden als unter dem Fluglärm. Und darunter sind sehr viele Leute, die überhaupt nichts dafür können, dass sie unter dem Strassenlärm leiden müssen. Und das ist auch ein grosser volkswirtschaftlicher Schaden, denn alle diese Liegenschaften, die unnötig stark belärmt werden, haben einen sehr hohen Wertverlust. Das muss ich Ihnen da drüben, glaube ich, nicht genauer erklären. Aber ich denke, das ist ein Skandal in der Art, wie Strassengelder verwendet oder eben nicht verwendet werden, und der soll hier gerade im Rahmen der Budgetdebatte noch einmal klar angesprochen werden.

Dass leider heutzutage auch der ÖV Staus erleidet, hat Willy Germann schon angesprochen. Ich möchte hier noch ein bisschen verdeutlichen. Für alle Leute der S14, die jede Stunde – die andere halbe Stunde klappts noch – keine Anschlüsse mehr haben im Hauptbahnhof, ist es doch viel der grösseren Zeitverlust. Den müssten wir vielleicht auch einmal volkswirtschaftlich ausrechnen, und nicht die paar Minuten, die die Leute im Stau stehen und dann halt etwas weniger lang im Restaurant Kaffee trinken können.

Selbstverständlich haben wir das Strassenbauprogramm, so wie es ist, knurrend zur Kenntnis genommen. Aber mehr Zusammenhänge erkennen, mehr koordinierte Verkehrspolitik und vor allem auch mehr Gedanken darüber entwickeln, welcher Verkehr denn wozu gut sein soll, wären in diesem Kanton nötig.

Matthias Hauser (SVP, Hüntwangen): Gerne hätte ich über ein Verkehrsproblem, auch über mehrere Verkehrsprobleme etwas in diesem Bericht gefunden: nämlich Lösungen. Morgen für Morgen, Abend für Abend stottern und stehen Fahrzeuge in Winterthur auf der Nationalstrasse, aber auch auf Staatsstrassen in Bülach und in Eglisau. In Eglisau stottern 17'000 Fahrzeuge täglich, davon über 3000 LKW, bremsend das Rheinbord hinunter, über eine malerische Strassenbrücke, an vielen Wohnhäusern vorbei wieder den Hang hinauf. Das stinkt! Neu könnten die Kiestransporte aus dem Rafzerfeld auch in Zukunft auf

der Strasse bleiben; von Kollege Ueli Keller haben Sie eine Anfrage dazu – eine berechtigte Anfrage – in der letzten Ratspost erhalten. 40-Töner, Kieslastwagen durch Wohngebiete! Es interessieren weder der weltweit auf einmalig hohem Niveau betriebene Radweg- und Fussgängerwegbau, auch nicht eine neue Tramlinie oder Anlagen für die Busbevorzugung: Lösungen für grosse Probleme müssen her. Und was gross ist, sehen Sie, wenn Sie einen 40-Töner mit einem Velokurier vergleichen.

Zürich–Schaffhausen mit der Eglisau-Umfahrung und die notwendige SBB-Doppelspurbrücke vom Bund vor Eglisau könnten gleichzeitig projektiert werden – ein gemeinsames, alle entlastendes Projekt – Bund-, Kanton-, ÖV- und Strassenbauprogramm in einem! Ich freue mich und mit mir freuen sich sehr viele Menschen, wenn künftige Strassenbauprogramme solche Gestankreduzenten enthalten.

Adrian Bergmann (SVP, Meilen): Ich kann nur staunen, wenn ich die Linke über Lärm und Gestank jammern höre. Wenn Ihnen ernst wäre mit Ihren Anliegen, dann erwarte ich einen Vorstoss zur beschleunigten Realisierung des Stadttunnels, eines Stadttunnels, welcher mit dem Ost-ring den Transit Weststrasse–Rosengartenstrasse aufnimmt. Damit wäre Ihr Lärm- und Abgasproblem schleunigst gelöst. Zum Strassenprogramm kann ich nur sagen: Jedes Jahr das gleiche Prozedere! Wir stellen wiederum fest, dass der Autofahrer weiterhin nicht zufrieden sein kann mit dem Gegenwert, den er für seine Abgaben erhält. Über eine Milliarde Franken zahlt der Zürcher Motorfahrer mit Verkehrsabgaben, LSVA, Treibstoffzollzuschlägen und Vignetten. Das ergibt Milliarden, welche unter anderem schweizweit in den gefeierten ÖV fliessen. Das darf so nicht bleiben, auch hier ist Kostenwahrheit gefordert. Wie lange lässt sich der Kanton Zürich dies noch bieten? Ehrgeizige Forderungen der Regierung nach Bern, welche ich im Strassenprogramm leider vermisse, sind nun nach der Annahme der NFA erst recht fällig.

Regierungsrätin Dorothee Fierz: Es ist jedes Jahr ein Ding der Unmöglichkeit, mit dem Strassenbauprogramm die Zustimmung der 180 Kantonsrätinnen und Kantonsräte zu erhalten. Die Diskussion hat einmal mehr gezeigt, dass die Erwartungen diametral auseinander liegen und vor allem auch die Interpretation des Stellenwerts des einen Strassenbauprogramms muss immer wieder erklärt werden. Das Stras-

senbauprogramm sagt nichts aus über eine Finanzierungsvorlage des Regierungsrates, das Strassenbauprogramm sagt auch nichts aus über jene Projekte, die erst im Planungsstand sind. Es sagt lediglich aus, welche Projekte jetzt in der Realisierung sind, wie sie etappiert und wie sie finanziert werden sollen. Daher – Roland Munz, es tut mir Leid – kann ein Strassenbauprogramm auch nicht originell sein, denn es widerspiegelt einfach die Bauprojekte, wie sie ihren Verlauf nehmen und wann sie beendet werden sollen. Wenn ich sage, die Erwartungen liegen so diametral auseinander, dann gewinnt die Tatsache an Bedeutung, dass der Regierungsrat im Rahmen des Strassenbauprogramms ganz klare Prioritäten ausweisen kann. Er muss aufzeigen, wie er die Mittel, die dem Strassenbau zur Verfügung stehen, auch einsetzen will, damit dieser den Bedürfnissen des Wirtschaftskantons Zürich gerecht wird und eine wirkliche Verbesserung erzielt werden kann.

Der Regierungsrat setzt fünf Prioritäten: Die Priorität eins liegt ganz klar im Schliessen der Lücken auf dem Hochleistungsnetz. Das Nationalstrassennetz soll also geschlossen werden im Kanton Zürich, damit die Hauptlast des Verkehrs auf diesem abgewickelt werden kann. Wir haben den Tatbeweis erbracht, dass wir dieser Priorität eine hohe Bedeutung zumessen, indem wir beim Bund interveniert haben im Zusammenhang mit dem Entlastungsprogramm. Die Mittel zu Gunsten des Kantons Zürich sollen nicht gestrichen werden, weder bei der N4 im Knonauer Amt noch für den Ausbau der Miniautobahn im Weinland. Wir haben auch dafür gesorgt, dass wir beim Gubrist nicht warten müssen, bis das generelle Projekt genehmigt ist, sondern dass wir vorzeitig mit dem Ausführungsprojekt beginnen können. Ähnliche Tatbeweise haben wir erbracht mit der Oberlandautobahn; der Kantonsrat hat ja dem Regierungsrat damals Folge geleistet, so dass wir auch dort die Vorfinanzierung für das Ausführungsprojekt leisten können.

Der zweite Grundsatz des Regierungsrates liegt ganz klar im Erfüllen des gesetzlichen Auftrags beim Radwegbau. Der Radwegbau bekommt nicht einen höheren Stellenwert als andere Objekte, aber er muss wirklich auch gemäss dem gesetzlichen Auftrag realisiert werden.

Der dritte Schwerpunkt liegt in der Grundlagenarbeit bei schwer belasteten Räumen. Wir haben in der Region Westast–Waidhaldentunnel–Rosengartenstrasse–Limmattal grosse Problemanhäufungen und

müssen dem Kantonsrat Vorschläge unterbreiten, wo und mit welchen Mitteln wir nun wirklich nachhaltige Lösungsansätze sehen. Wir werden im ersten Quartal 2005 den Lösungsansatz präsentieren zum Thema Stadttunnel, Westast, Waidhaldentunnel. Ich denke, solche planerische Grundlagenarbeiten zu erbringen, ist unglaublich wichtig, denn Investitionsprojekte in Milliardenhöhe müssen Projekte sein, die auch für den Wirtschaftsstandort Zürich eine Nachhaltigkeit ausweisen.

Der vierte Punkt liegt ganz klar im Bereich der Standards. Sie haben Recht, dass dort ein Einsparpotenzial liegt, und ich habe auch den Auftrag des Regierungsrates, ein Projekt zu den Standards im Tiefbau zu erarbeiten. Wir sind mittendrin in diesem Projekt, wir machen auch Benchmark zu andern Kantonen und zum Ausland, um herauszufinden, wo wir im Kanton Zürich stehen und wo wir Einsparungen machen können, ohne dass die Qualität oder die Sicherheit leiden. Bei den Normen wird es wesentlich schwieriger sein, denn Normen sind nicht Standards, und Normen im Strassenbau sind gesamtschweizerisch geregelt. Dort als Kanton Zürich Veränderungen einleiten zu können, ist ein Punkt, der etwas mehr Zeit in Anspruch nehmen wird.

Die fünfte Priorität liegt in einer klaren Positionierung gegenüber dem Bund. Es wird zu Recht moniert, dass der Kanton Zürich mehr Mittel an den Bund abliefern, als wir dann zurückerhalten. Wir sind immer in engem Kontakt mit dem zuständigen Bundesrat und dem zuständigen Bundesamt. Und wenn ich jetzt die Weichenstellung beobachte, die zu Gunsten des Kantons Zürich gemacht worden ist beim Entlastungsprogramm des Bundes, dann bin ich sehr optimistisch, dass diese positive Grundhaltung gegenüber dem Kanton Zürich im Strassenbau anhalten wird, und ich habe auch gute Signale, dass es zu keiner Verzögerung kommen wird bei der N4 oder auch bei anderen wichtigen Strassenbauprojekten.

Ich bin der Kommission für Planung und Bau sehr dankbar, dass sie sich in Zukunft auch mit grossen Projekten vertieft auseinandersetzen will, nämlich etwa mit dem Stadttunnel-Westast und auch mit dem ganzen Problem rund um die Rosengartenstrasse.

Auch dieses Jahr hat der Rat wieder moniert, dass noch keine Frankenbeträge eingesetzt seien für die Einhausung Schwamendingen. Roland Munz, für die Projektierung können Sie keine Mittel finden – das habe ich Ihnen auch schon mehrmals erklärt –, obwohl wir das Projekt ja kurz vor Abschluss haben. Das heisst, wir werden Ihnen fristgerecht eine Vorlage präsentieren und mit dieser Vorlage dann auch einen Fi-

finanzierungsvorschlag. Seit der Volksinitiative, seit der Kommissionsmotion war uns allen klar, dass wir die Einhausung Schwamendingen nicht aus dem normalen Finanzierungstopf finanzieren können. Wir müssen eine Regelung mit der Stadt und mit dem Bund finden. Aber die Tatsache, dass noch keine Mittel eingestellt sind, widerspiegelt einfach, dass wir erstens noch in einer andern Phase sind, nämlich in der Projektierungsphase, und zweitens den Kostenteiler noch nicht gefunden haben; da laufen im Moment Verhandlungen. Es ist aber keine Verzögerungstaktik und die Einhausung Schwamendingen hat bei der Regierung eine sehr hohe Priorität.

Dass ein Eröffnungszeitpunkt für die N4 Knonauer Amt fehlt, Reto Cavegn, das stimmt. Ich habe das vorhin noch nachgeschaut. Das soll aber nicht als negatives Signal gewertet werden, dass wir dort den Termin hinausschieben. Es ist immer noch unser erklärtes Ziel, die N4 möglichst gleichzeitig mit der gesamten Westumfahrung eröffnen zu können. Und wenn Sie meine Interventionen beim Bund mitverfolgt haben, dann glauben Sie mir wohl auch diese Grundhaltung.

Es liegt noch eine Frage im Raum, und die kam auch von Ihnen, Reto Cavegn, zur SN 1.4.1, zu diesen 27 Millionen Franken, die eingesetzt sind. Die Frage lautete, ob diese 27 Millionen Franken oder später 20 Millionen Franken für Tramlinien vorgesehen seien. Die 27 Millionen Franken basieren auf dem generellen Projekt Westast aus dem Jahre 1997. Damals war das ganze Tramprojekt noch gar nicht existent. In der Zwischenzeit wurde es erarbeitet und vor zwei Wochen ist der definitive Kostenteiler zwischen Tram und Strasse festgelegt worden. Sie werden also unter dieser Kontennummer im nächsten Strassenbauprogramm nur noch 12 Millionen Franken eingesetzt sehen, und diese 12 Millionen Franken beziehen sich auf Landerwerb nur zu Gunsten des Strassenbaus. Es gibt keine Beziehung und keinen Landerwerb für Tramprojekte.

Abschliessend lassen Sie mich noch sagen, dass der Kanton Zürich beträchtliche Mittel in den Strassenbau investiert. Es ist überhaupt nicht so, dass wir unseren Schwerpunkt nur noch auf den ÖV richten. Es ist aber die Überzeugung des Regierungsrates, dass der öffentliche Verkehr und der Individualverkehr komplementäre Systeme sein müssen, die das gesamte Verkehrsvolumen oder eben das wachsende Mobilitätsbedürfnis im Kanton auch bewältigen können. Wenn Sie sehen, dass wir im nächsten Jahr über eine halbe Milliarde Franken in den ganzen Strassenbau investieren, dann darf man wohl nicht davon spre-

chen, dass wir dem Strassenbau keine Beachtung schenken werden. Und ich muss auch hier betonen: Der Kanton Zürich hat im Rahmen der Mittelverteilung auch beim Bund im Moment eine sehr gute Position.

Ich danke Ihnen für die konstruktive Diskussion und ich danke auch dem Präsidenten, dass er sich im Rahmen der Kommissionsarbeit unseren Projekten annimmt. Ich kann Ihnen auch versichern, dass wir immer und immer wieder gerne Zwischenergebnisse präsentieren.

Ratspräsidentin Emy Lalli: Ich stelle fest, dass der Kantonsrat mit breiter, ausführlicher Diskussion vom Bericht des Regierungsrates über das Bauprogramm der Staatsstrassen für die Jahre 2005 bis 2007 Kenntnis genommen hat.

Das Geschäft ist erledigt.

Erklärung der SP- und der Grünen Fraktion zur Zukunft der Atomkraft

Marcel Burlet (SP, Regensdorf): Die Atomkraft hat keine Zukunft. Die Kantonsratsfraktionen der SP und der Grünen nehmen befremdet und bestürzt zur Kenntnis, dass das Atomkraftwerk Beznau II eine unbefristete Betriebsbewilligung erhalten hat. Gemäss Kernenergiegesetz, das im Februar 2005 in Kraft tritt, fehlen offensichtlich klare Abschaltkriterien für veraltete Atommeiler. Offenbar soll in der schweizerischen Energiepolitik wie bisher auf Atomenergie gesetzt werden.

Ab 2020 sind in der Schweiz Lücken bei der Stromversorgung zu erwarten. Anstatt sich Alternativen zu überlegen, das Sparpotenzial auszuschöpfen und die ökologische Energieproduktion konsequenter zu fördern, setzen die Schweizer Stromunternehmer auf den Ersatz von Beznau I und II und Mühleberg. Dabei haben sich in einer Umfrage im Mai 2004 60 Prozent der Bevölkerung gegen den Bau neuer Atomkraftwerke ausgesprochen. In der Schweiz machen die erneuerbaren Energien wie Sonne, Biomasse, Geothermie und Wind erst 1,4 Prozent des Stromkuchens aus. Hier sitzt ein gewaltiger Nachholbedarf. Unser Land, unser Kanton brauchen dringend eine Grundsatzdebatte über die künftige Stromproduktion. Die SP und die Grünen wiederholen dazu ihre sechs wichtigsten Forderungen:

Erstens: Der Betrieb bestehender Atomkraftwerke ist zu befristen.

Zweitens: Erneuerbare Energie muss konsequent gefördert werden. Die grundlegenden Probleme der Atomenergie wie Katastrophenrisiko, Atommüll, fehlende Haftung, Terrorgefahr und längerfristig fehlende Wirtschaftlichkeit sind nämlich nach wie vor nicht gelöst.

Drittens: Elektrische Energie muss überall gespart werden, und dafür sind finanzielle Anreize zu schaffen.

Viertens: Die Vergütung der gesamten Produktion zu Gesteungskosten darf den erneuerbaren Energien nicht länger verweigert werden. Die Schweiz gerät sonst im europäischen Mittelfeld weiterhin in Rückstand.

Fünftens: Der Kantonsrat in Zürich muss als Parlament eines Eigentümerkantons von Elektrizitätsunternehmen eine Strategie entwickeln, welche die nachhaltige Energieversorgung garantiert und eine Energieeffizienz fördert. Auf Umsatzmaximierung ist zu verzichten. Stattdessen sind Beteiligungen beim Aufbau aller erneuerbaren Energien und der Wärme-Kraft-Koppelung zu suchen sowie deren kostendeckende Vergütung zu gewährleisten.

Sechstens und letztens: Die SP und die Grünen sagen Nein zu neuen End- und Zwischenlagern für atomare Abfälle aus Atomkraftwerken, bis der Ausstieg aus der Atomenergie terminiert und gesetzlich geregelt ist. Die Problematik soll mit anderen ausstiegswilligen Ländern in Europa gemeinsam gelöst werden.

Ich rufe Ihnen zu: Neue Atomkraftwerke – nie wieder!

4. Übergang von Liegenschaften von der Stadt Zürich an den Kanton und vom Kanton an die Stadt Zürich im Zusammenhang mit der Kantonalisierung der ehemaligen Schule und des Museums für Gestaltung (SMfGZ) und deren Überführung in die neue Hochschule für Gestaltung und Kunst (HGKZ) (Ausgabenbremse)

Antrag des Regierungsrates vom 14. Januar 2004 und geänderter Antrag der KPB vom 21. Oktober 2004 **4150a**

Hans Frei (SVP, Regensdorf), Präsident der KPB: Wir stimmen heute über eine komplexe Vorlage ab, komplex in mancher Hinsicht. Es geht um Bildungspolitik, es geht um Liegenschaftspolitik, es geht um Richtplanung, es geht nicht zuletzt auch um Stadt- und Quartierpla-

nung und es geht um eine gemeinsame Vorlage von Stadt und Kanton Zürich, die vom Stadt- und Gemeinderat Zürich bereits vor über einem Jahr gutgeheissen worden ist. Letzteres ist – wie immer bei gemeinsamen Vorlagen – eine politisch nicht nur einfache Angelegenheit, zumal man auch weiss, dass sich eine paritätische Kommission längere Zeit um einen Abgleich bemüht hat.

Die KPB hat sich mit der vielschichtigen Aufgabe und den bereits geleisteten Vorarbeiten intensiv auseinander gesetzt und hat sich erlaubt, das Geschäft mit Hilfe der mitberichtenden KBIK à fonds und in allen Einzelaspekten nochmals zu durchleuchten.

Zur Bildungspolitik: Die mitberichtende KBIK befürwortet die angestrebte Zentralisierung eines Teils des Bildungsangebotes bei den Berufsschulen und den Fachhochschulen. Das Zusammenfassen mehrerer Schulen gewährleistet eine gemeinsame Nutzung baulicher und technischer Infrastrukturen und ermöglicht Synergien im administrativen und operativen Bereich. Ausserdem erlaubt die räumliche Nachbarschaft eine intensivere Kooperation. Die geplante Gesamtlösung garantiert zudem die Umsetzung des Turnobligatoriums in den Berufsschulen auf dem Platz Zürich. Die von der Bildungsdirektion vorgesehene Strategie für die «Bildungsmeile» an einem vom öffentlichen Verkehr gut erschlossenen Ort wird begrüsst.

Die KPB dankt der KBIK für den Mitbericht. Als Planungskommission ist die KPB insbesondere an einer transparenten, weitsichtigen und dadurch günstigen Schulraumplanung interessiert. Es sei nicht verhehlt, dass die KPB die Schulraumplanung generell lieber auf eine nachvollziehbare planerische Basis gestellt sähe. Die zu hier Diskussion stehende «Bildungsmeile» wird nach Meinung beider Kommissionen aber so oder so auch in weiterer Zukunft ihre schulische Nutzung finden, sei es als gemeinsamer Standort von HGKZ und Berufsschulen wie heute, sei es nach einem etwaigen Wegzug der HGKZ als Standort für die Berufsschulen mit ihrem tendenziell steigenden Raumbedarf infolge längerer Ausbildungszeiten und bis 2008 wachsender Schülerzahlen.

Zum Liegenschaftentausch: Der Abtausch wurde von einer paritätischen Kommission Stadt/Kanton über längere Zeit vorbereitet. Die KPB hat eine Delegation der Stadt unter Stadtrat Martin Vollenwyder angehört und einen Augenschein vor Ort vorgenommen; die Kommission liess es sich auch nicht nehmen, die Werte des Transfers Liegenschaft für Liegenschaft anzusehen und Einsicht in die vorhandenen

Dokumente zu verlangen. Es ist als Ergebnis festzuhalten, dass der Tausch – auf dessen komplexe Einzelheiten ich hier nicht näher eingehen kann und will – für den Kanton finanziell ausgewogen beurteilt werden kann. Die Mehrheit der KPB ist mit dem Abtausch einverstanden.

Eine Minderheit unserer Kommission beantragt die Rückweisung und Überarbeitung der Vorlage, weil die Übernahme der nicht für direkte Schulzwecke nutzbaren Liegenschaft Ausstellungsstrasse 88 angesichts der knappen Mittel als nicht projektnotwendige finanzielle Belastung gesehen wird, und zwar für Kanton und Stadt Zürich.

Zur Stadt- und Quartierplanung: Im Zusammenhang mit der Vorlage 4510 kam die KPB auf die stadtplanerischen Aspekte zu sprechen: Die Konzentration von verschiedenen Schulen der Berufsbildung zwischen Ausstellungstrasse und Sihlquai ist einerseits eine Chance für den Bildungsstandort Zürich, andererseits birgt er die Gefahr einer Monokultur. Deshalb muss nach Meinung der KPB mit geeigneten Nutzungen, die auch ausserhalb der normalen Stundenpläne zugänglich sind, auch ein lebendiges und attraktives Quartierleben gewährleistet werden, was nicht zuletzt auch Sicherheitsproblemen entgegenwirkt. Bei der Gestaltung der «Bildungsmeile» ist deshalb eine belebende Durchmischung der schulbezogenen Nutzungen mit öffentlichen, gewerblichen und Wohn-Nutzungen anzustreben. Die Baudirektorin hat der KPB versprochen, dass – ich zitiere aus dem Protokoll – «klar keine tote «Bildungsmeile» geschaffen werde». Über das Gebiet soll nach Verabschiedung der Vorlage in Zusammenarbeit mit der Stadt ein Masterplan erstellt werden. Der KPB ist eine stadtplanerisch verträgliche «Bildungsmeile» ein zentrales Anliegen, sie wird die versprochenen Bemühungen von Stadt und Kanton aufmerksam verfolgen.

Zur Richtplanung in Teil B der Vorlage: Mit der Teilrevision des kantonalen Richtplans wird auf dem Areal «Kronenwiese» in Zürich die Festlegung für den geplanten Neubau einer Dreifachturnhalle gestrichen, da dieser Standort zu weit von den Berufsschulen entfernt liegt. Damit wird für die Stadt Zürich die planungsrechtliche Voraussetzung für die Nutzung ihres Areals geschaffen. Die KPB gab einer Einwendung, welcher das Areal weiterhin für öffentliche Nutzungen, insbesondere Schulanlagen, reservieren will, nicht statt. Die vom Einwender geforderte Sicherung der «Kronenwiese» als Alternative für die geplante Turn- und Berufsschulanlage auf dem Areal «Schulhaus Kornhausbrücke» ist auch nicht zielführend, weil das Areal «Kronen-

wiese» unter Berücksichtigung der bereits bestehenden Zivilschutzanlage für das erforderliche Bauvorhaben zu klein ist. Ob die Stadt Zürich auf der «Kronenwiese» neben bisher vorgesehenen Wohnbauten und Freiflächen öffentliche Bauten und Anlagen erstellen will, steht in deren eigenen Kompetenz.

Unter Berücksichtigung aller dieser Aspekte beantrage ich als Präsident der KPB dem Rat: erstens, im Namen der Mehrheit der KPB und der mitberatenden KBIK, die Vorlage 4150, Teil A, anzunehmen und zweitens im Namen der gesamten KPB die Revision des Richtplans gemäss Vorlage 4150, Teil B – in Kenntnis der nicht berücksichtigten Einwendung – ebenfalls anzunehmen.

Peter Weber (Grüne, Wald): Eine visionäre Vorlage? Unter der Prämisse, dass eine Konzentration von Berufs- und Fachhochschulen im Kreis 5 der Stadt Zürich grundsätzlich beabsichtigt ist, kann aus Sicht der Fraktion der Grünen dem Erwerb der benötigten Grundstücke zugestimmt werden. Das Gebiet zwischen Kornhausbrücke, Ausstellungsstrasse und Sihlquai bis hin zum Car-Parkplatz ist in vielerlei Hinsicht eine für den Schulhausbau prädestinierte Zone, weil sie über eine ausgezeichnete Erschliessungszone direkt neben dem Hauptbahnhof verfügt. Jugendlichen und Erwachsenen des ganzen Kantons wird damit dank dieser zentralen Lage auf einfachstem Weg Zugang verschafft. Diese langjährige Tradition als Schulhausstandort wird von der Bevölkerung auch als solche wahrgenommen. Mit der zeitgenössischen Wortschöpfung «Bildungsmeile» wird das Gesagte bestätigt.

Was ist das visionäre Element an dieser Vorlage? Durch den Abtausch diverser Grundstücke entstehen klare Besitzverhältnisse mit einem Entscheidungsträger, der kurz oder mittelfristig Altbauten durch Neubauten ersetzen kann, da sie typologisch nur schlecht für eine Schulnutzung geeignet sind. Mit Neubauten sind nicht nur wesentlich bessere räumliche Verhältnisse und Betriebsstrukturen, sondern auch höhere Ausnutzungen realisierbar. Vorgegebene Ziele wie Konzentration und Entflechtung können somit besser umgesetzt werden. Ein wichtiger Punkt ist, dass durch die räumliche Nähe einzelnen Schulen und Hochschulen vielfältige neue Synergien wie Mensa, Medienzentren, Spezialräume et cetera nutzbar werden. Das wirklich visionäre Element ist, dass in einer längerfristigen Planung eine die Bedürfnisse deckende Ausnützung erreicht werden kann und Gebäude und Aussenräume von hoher städtebaulicher Qualität entstehen können, die

sicherstellen, dass ein durchmischtes lebendiges Quartierleben zwischen der Sihl und dem Geleisebett des Hauptbahnhofs weiter bestehen kann und verbessert wird. Diese Durchmischung der neuen «Bildungsmeile» durch die verschiedenen Schultypen wie HGKZ, Berufsschulen, Fachhochschulen und anderen öffentlichen Nutzungen ist ebenso wichtig. Deshalb scheint es mir wenig Sinn zu geben, die HGKZ ins Toni-Areal auszugliedern.

Der Teilrevision des kantonalen Richtplans, dem Teil B der Vorlage, können wir ebenfalls zustimmen. Die Festlegung für den geplanten Neubau einer Dreifachturnhalle kann gestrichen werden, da jener Standort zu weit von der «Bildungsmeile» entfernt liegt. Damit wird für die Stadt Zürich die planungsrechtliche Voraussetzung für die Weiterverwendung jenes Areals geschaffen.

Zum Schluss: Mit der Zustimmung zu dieser Gesamtvorlage beginnt eine äusserst komplexe Entwicklungsplanung. Da hoffen wir, dass auf die genannten Anliegen nachhaltig Rücksicht genommen wird.

Roland Munz (SP, Zürich): Seit sechs Jahren wird die ehemals städtische Hochschule für Gestaltung und Kunst vom Kanton als Fachhochschule betrieben. Noch heute befindet sich dieses Institut in den nach wie vor städtischen Räumlichkeiten, welche seither vom Kanton gemietet werden. In unmittelbarer Nachbarschaft zur HGKZ befinden sich weitere kantonale Berufsschulen, teilweise ebenfalls eingemietet in städtische Bauten. Die Berufsschulen haben bereits Bedarf an zusätzlichen Räumen angemeldet. Kantonale Bildungsinstitute werden also auf lange Sicht hin in dieser Region einen grossen Teil der Bauten belegen, sei es in den bestehenden Gebäuden oder in zu gegebenen Zeiten zu realisierenden Ersatz- oder Neubauten. Wenn auch verschiedene Szenarien angebracht sind, wonach die HGKZ dereinst verlegt werden könnte, bleibt sie doch vorerst in ihren angestammten Räumen. Auch bei einem Umzug der Hochschule würde das Museum für Gestaltung am heutigen Standort verbleiben, und dereinst allenfalls frei werdender HGKZ-Schulraum würde dem steigenden Bedarf der Berufsschulen an Schulraum zumindest teilweise Rechnung tragen können. Sie sehen also, es braucht eine Strategie, wie die bereits existierende «Bildungsmeile» am sinnvollsten ausgestaltet werden kann.

Die SP hat an eine mögliche Strategie «Bildungsmeile» einige ganz klare Erwartungen.

Erstens: Wir erwarten eine quartierverträgliche Durchmischung der «Bildungsmeile». Zweitens: Wir verlangen, dass – wo immer möglich und sinnvoll – Synergien genutzt werden. Drittens erwarten wir auch finanzielle Einsparungen. Viertens: Wir versprechen uns bessere Arbeitsbedingungen für Lernende und für Lehrende. Fünftens sind wir uns schliesslich auch bewusst, dass eine Rückweisung oder die Ablehnung dieses Geschäftes für den Kanton Zürich massive Mehrkosten zur Folge hätte.

Lassen Sie mich diese Punkte ganz kurz erläutern!

Erstens: Wir erwarten eine quartierverträgliche Durchmischung. Künftig soll der Kanton Zürich im gesamten Gebiet zwischen Sihl, Limmatstrasse und Kornhausbrücke einzige Grundeigentümerin sein. Der Kanton kann daher in Zukunft viel weiträumiger denken und planen, als wenn er dabei auf einzelne Parzellen beschränkt ist. Die heutige Situation, wo für die Berufsschulen einzelne Häuser nach Verfügbarkeit auf dem Markt zugemietet werden müssen, kann nicht befriedigen. Es besteht heute ein Flickwerk unterschiedlichster, zum Teil nicht optimal für Schulzwecke geeigneter Bildungsbauten. Dies ist zum einen nicht optimal für die Schulen selber, es ist aber insbesondere auch nicht ideal für das Quartier, denn der Stadtkreis 5 in Zürich ist ein ohnehin schon schwer belastetes Quartier. Eine städtebauliche Aufwertung täte hier dringend Not. Der Kanton als dereinstiger Alleineigentümer der Liegenschaft wird innerhalb der angestrebten «Bildungsmeile» in der Pflicht stehen, für eine nachhaltige Planung des Gebietes besorgt zu sein. Wir fordern vom Kanton Zürich daher eine dahingehende Eigentümerstrategie, die der heute schon teilweise bestehenden Monokultur an Bildungsbauten entgegenwirkt. Berufsschülerinnen und Berufsschüler, Lernende, Lehrende, sie alle brauchen Cafeterien, Papeterien, Bibliotheken, Kulturräume und Ähnliches mehr. Diese gehören in die «Berufsschulmeile» und müssen – besonders auch ausserhalb der Schulzeiten – der Quartierbevölkerung zur Verfügung stehen. Schulnahe Gewerbebetriebe und Kultureinrichtungen, die auch von der Bevölkerung genutzt werden, dienen der Schule, dem Gewerbe und auch der Belebung des Quartiers.

Zweitens verlangen wir, dass Synergien genutzt werden. Räumlich nahe beieinander liegende Berufs- oder Fachhochschulen können zahlreiche Aufgaben und verschiedenste Räume gemeinsam nutzen, die jede Schule ansonsten einzeln zu unterhalten hätte. Zu denken ist – um nur einzelne zu nennen – an Gruppenarbeitsräume, Mensen, Sportan-

lagen, Kopierzentralen oder vieles mehr. Dank der so nutzbaren Synergien wird Raum und allenfalls auch Geld frei, das anderweitig eingesetzt oder allenfalls gespart werden kann. So erkennen wir drittens auch ein mögliches Sparpotenzial.

Viertens versprechen wir uns bessere Arbeitsbedingungen. Als Eigentümer kann der Kanton das Raumprogramm der Überbauungen viel besser auf die Bedürfnisse der Nutzenden anpassen, als wenn er dies in zugemieteten Liegenschaften tun müsste. Bessere Arbeitsbedingungen aber werden nicht nur dank der möglichen besseren Arbeitsräume entstehen, eine gut durchmischte «Bildungsmeile» mit Sozial- und Kulturraum schafft auch eine angenehmere, stimulierendere Umgebung. Wir alle wissen aus eigener Erfahrung, dass das Arbeitsumfeld sehr grossen Einfluss auf den Arbeitserfolg hat. Schliesslich sind wir uns auch bewusst, dass die Ablehnung oder die Rückweisung dieser Vorlage schwere finanzielle Folgen hätte. Heute zahlt der Kanton Zürich der Stadt für die betroffenen Liegenschaften Mietzinse von gut 4 Millionen Franken, was weit unter der Marktüblichkeit liegt. Uns ist klar – und es wurde auch immer wieder versichert –, dass im Hinblick auf das eben diskutierte Geschäft die Mietzinse bisher nicht angehoben wurden. Es wurde uns aber ebenso bestätigt, dass, sollte das Geschäft nicht zu Stande kommen, die Mietzinse dem Markt angepasst würden. Dies hätte Kosten von rund 2 Millionen Franken pro Jahr zur Folge. Wer also diese Vorlage bekämpft, muss schon sehr gewichtige Gründe ins Feld führen können, um diese jährlichen Mehrkosten von 2 Millionen Franken und die Aufwendungen für neue Verhandlungen auf Seiten Stadt und Kanton rechtfertigen zu können. Solche Gründe lassen sich in der Begründung des Minderheitsantrages auf Rückweisung auch bei wohlwollendster Prüfung nicht entdecken. Die angesprochene und vor wenigen Jahren sanierte Liegenschaft Ausstellungsstrasse 88 würde erst in einigen Jahren vom Kanton belegt, wenn die Stadt vorhabe, das Sozialzentrum zu verlagern. Darum hat auch die Stadt bereits vor einem Jahr der Vorlage zustimmen können. Dass dem Kanton 3 Millionen Franken Kosten erwachsen sollen wegen einer Umnutzung der Büroräume in Schulraum ist schlicht falsch. Weder gibt es fundierte Zahlen, dass eine solche Umnutzung diesen Betrag ausmachen würde, noch ist überhaupt vorgesehen, in dieser Liegenschaft Schulräume einzurichten. In der Ausstellungsstrasse 88 soll im Gegenteil die Verwaltung der Berufsschulen einquartiert werden, was in den bestehenden modernen Büroräumen ohne weiteres möglich ist. Könnte die Liegenschaft Ausstellungsstrasse 88 nicht übernom-

men werden, müsste der Stadt zusätzlich wegen dem Bau der anschliessenden Berufsschule für das Näherbaurecht noch einmal 500'000 Franken Entschädigung entrichtet werden. Als Stadtzürcher wüsste ich diese Zuweisung an die Stadtkasse durchaus zu schätzen, dennoch sträuben wir uns auf Grund unseres Verantwortungsbewusstseins gegenüber den Kantonsfinanzen dagegen, diese Entschädigungen entrichten zu müssen, wenn sie nicht wirklich notwendig sind. Wir haben die Vermutung, dass man einfach grundsätzlich eine Abneigung gegen die mehrheitlich nicht immer SVP-treue Stadtregierung Zürichs hat und darum nicht mit der Stadt geschäften möchte und mit aller Mühe eine Begründung erfinden musste, um das Geschäft überhaupt bekämpfen zu können.

Die negativen Folgen wären bei einer Ablehnung sehr gross. Bei einer Annahme der Vorlage würde dem Kanton die Möglichkeit gegeben, durch die Nutzung Synergien, Raum und Zeit einzusparen beziehungsweise so einzusetzen, dass die Bevölkerung profitieren könnte.

Namens der SP-Fraktion beantrage ich Ihnen darum, dem Geschäft mit Freude zuzustimmen. Der nicht substantiierte Minderheitsantrag ist nicht weiter der Rede wert und daher schlicht abzulehnen.

Willy Furter (EVP, Zürich): Für die neue kantonale Hochschule für Gestaltung und Kunst, HGKZ, sollen verschiedene Liegenschaften von der Stadt Zürich zum Kanton und umgekehrt wechseln. Stadt und Kanton haben in mehrjährigen Verhandlungen dieses ausgewogene Projekt ausdiskutiert. Beide Partner erwerben sowohl attraktivere als auch weniger attraktive Liegenschaften; darauf werden wir in den beiden nächsten Traktanden noch zurückkommen müssen. Beide Partner sind aber mit dem ausgehandelten Transfer zufrieden. Ziel ist es, eine eigentliche «Bildungs- und Berufsschulmeile» zu schaffen. Die zentrale Bildungsverwaltung soll die Möglichkeit einer konzentrierten Organisation unter vorteilhaften räumlichen und wirtschaftlichen Bedingungen erhalten. Die Liegenschaft Ausstellungsstrasse 88 gab vor allem zu reden. Sie wurde vor wenigen Jahren von der Stadt Zürich gekauft und für 2,6 Millionen Franken als Sozialzentrum eingerichtet. Die Einbindung dieser Liegenschaft in das Gefüge der «Bildungs- und Berufsschulmeile» ist sowohl für die Berufsschule wie auch für die Berufsschulverwaltungen und für die Zentralverwaltung der Schulen in schulischer wie in betriebsorganisatorischer Hinsicht von Vorteil. Der Kanton will also diese Liegenschaft aber erst im Jahre 2012 über-

nehmen. Daher hat die Stadt Zürich noch genügend Zeit zu reagieren und ihr Sozialzentrum zu verlegen.

Auf dem Areal der Kronenwiese, oberhalb der Kornhausbrücke und unterhalb der Nordstrasse, war ursprünglich eine Dreifachturnhalle für die Berufsschulen vorgesehen. Dort steht heute eine Zivilschutzanlage. Dieser Standort ist aber zu weit von den Berufsschulen entfernt. Mit der Teilrevision des kantonalen Richtplans wurde nun die Festlegung für den geplanten Neubau der Dreifachturnhalle gestrichen. Als Ersatz soll nun die Turn- und Sportanlage mit einer Berufsschule auf dem Areal des Schulhauses Kornhausbrücke erstellt werden, was schliesslich dazu führte, dass die Bildungsdirektion auf den Standort Kronenwiese verzichten kann. Auch da hat es einen gewissen Nachteil: Die bestehende Primarschulhausanlage ist im kommunalen Inventar der geschützten Denkmäler. Sie soll aber aus dem Inventar entlassen werden.

Ein weiterer kritischer Punkt ist die Fusion der HGKZ mit der Hochschule für Musik und Theater, HMT. Vor rund zwei Jahren wurde dieses Projekt gestartet. Es soll innerhalb der Reform der Zürcher Fachhochschule, ZFH, umgesetzt werden. Die heute aus acht Teilschulen bestehende ZFH soll neu in drei eigenständige Hochschulen übergeführt werden: Zürcher Hochschule für angewandte Wissenschaften, Zürcher Hochschule für Künste und Pädagogische Hochschule. Zu diesem Zweck ist eine Studie in Auftrag gegeben worden, die prüfen soll, ob es möglich ist, die HGKZ und die HMT, also Gestaltung und Kunst und Musik und Theater, zusammenzufassen als Zürcher Hochschule der Künste und ins leerstehende Toni-Areal zu verlegen. Die «Bildungsmeile» würde dadurch weit gehend zu einer «Berufsschulmeile», für die dann genügend Platz vorhanden wäre. Man könnte dann sogar auf das Areal Kornhausbrücke verzichten und die Dreifachturnhalle innerhalb der «Bildungsmeile», das heisst an der Ausstellungsstrasse 90 bis 102 oder am Sihlquai zwischen den Nummern 115 und 132 errichten.

So oder so ist es aber sinnvoll, den vorgesehenen Liegenschaftentransfer in der heutigen Situation zuzustimmen. Die SVP beantragt die Rückweisung der Vorlage, alle andern Parteien treten für die Vorlage ein. Ich empfehle Ihnen im Namen der EVP-Fraktion, den Minderheitsantrag der SVP abzulehnen und der Weisung zuzustimmen.

Carmen Walker Späh (FDP, Zürich): Ich spreche im Namen der FDP-Fraktion. Wie gesagt, handelt es sich ja bei der Vorlage um ein sehr komplexes Geschäft mit finanzpolitischen, bildungspolitischen und raumplanerischen Komponenten. Wir haben uns in der Fraktion folgende zentrale Fragen gestellt:

Erstens: Soll man der umfangreichen Übertragung der Liegenschaften zwischen dem Kanton und der Stadt im Hinblick auf die Schaffung einer neuen «Bildungsmeile» zustimmen? Gibt diese «Bildungsmeile» dort wirklich Sinn? Die FDP sagt klar Ja zu dieser «Bildungsmeile» in Zürich. Sie begrüsst das Entstehen dieser «Bildungsmeile» in geeigneter Distanz zum Zürcher Hauptbahnhof ausdrücklich. Das Zusammenfassen mehrerer Schulen zu einer gemeinsamen baulichen und technischen Infrastruktur ermöglicht zudem Synergien im administrativen und operativen Bereich. Diese Vorteile sind klar zu bejahen.

Zweite Frage: Sind die zwischen der Stadt und dem Kanton geführten Verhandlungen zu akzeptieren oder sind sie punktuell zu korrigieren? Im Zentrum steht dabei die Liegenschaft Ausstellungsstrasse 88, auf welche sich auch der Minderheitsantrag bezieht. Die FDP ist auch hier klar zum Schluss gekommen, diese Frage mit Ja zu beantworten. Sie wird daher den SVP-Antrag ablehnen und auf das Gesetz eintreten. Es geht nicht an, dass wir nun jahrelange Verhandlungen auseinander brechen, einseitige und losgelöste Entscheidungen treffen und dabei das Ganze aus den Augen verlieren. Gleichzeitig drückt die FDP damit auch den Respekt vor dem demokratisch gefällten Entscheid des Zürcher Gemeinderates aus. Dieser soll nicht vom Kantonsrat nachträglich wieder in Frage gestellt werden. Es trifft zudem nicht zu, wie der Minderheitsantrag vorgibt, dass Millionenkosten für die Umfunktionierung eines Sozialzentrums in ein Schulgebäude anfallen sollen. In der Kommissionsarbeit wurde mehrfach darauf hingewiesen, dass dieses Gebäude ein Verwaltungsgebäude bleibt. Es ist bedauerlich, dass diese Botschaft bei der SVP nicht angekommen ist. Der Stadt bleibt zudem noch genügend Zeit bis im Jahre 2012, sich neu zu orientieren und das entsprechende Sozialzentrum umzuplatzieren. Zudem ist zu bedenken, dass es hier eben um ein Gesamtpaket geht, bei dem der Kanton übrigens auch weniger bedeutende und aufwändige Liegenschaften im Gegenzug übernimmt.

Die dritte Frage, die uns beschäftigt hat, war: Was bedeutet nun dieser Entscheid für die Stadtentwicklung Zürich im betreffenden Stadtkreis? Wir sind uns nämlich dieser Stadtentwicklung sehr wohl bewusst. Die

FDP hat daher die entsprechenden Ausführungen des Kommissionspräsidenten positiv zur Kenntnis genommen. Die neue «Bildungsmeile» wird in einem sensiblen Stadtkreis zu stehen kommen. Neben der «Bildungsmeile» ist deshalb darauf Acht zu geben, dass weiterhin ein lebendiges und attraktives Quartierleben gefördert wird und den, wie gesagt, bekannten Sicherheitsproblemen entgegengewirkt wird. Auch hier haben wir ja seitens der Direktionen positive Signale.

Die FDP hat somit alle für sie zentralen Fragen beantwortet und ist dabei klar zu einer Zustimmung in sämtlichen Bereichen – Finanzpolitik, also Liegenschaftenpolitik, Bildungspolitik und Raumplanung – gekommen. Wir werden daher der Vorlage geschlossen zustimmen.

Oliver B. Meier (SVP, Zürich): Ich bin eigentlich ein bisschen erstaunt, dass ich zu diesem Antrag, der ja ein Minderheitsantrag ist, nicht am Anfang sprechen konnte.

Bei diesem Liegenschaftentausch zwischen Kanton und Stadt geht es um alles andere als um eine marktwirtschaftliche Handlungsweise. Mit anderen Worten: In der Privatwirtschaft würde ein solcher Transfer keine Chance haben. Unser Minderheitsantrag zu dieser Vorlage soll wieder einmal ein klares Beispiel aufzeigen, wie man in der Regierung mit Steuergeldern unserer Bürger umzugehen gedenkt. Die Liegenschaft Ausstellungsstrasse 88 mit einer Verkehrswertangabe von 18,5 Millionen Franken hat die Stadt Zürich im Jahre 1995 von einer Firma noch im unfertigen Bauzustand von 16,5 Millionen Franken gekauft und – gemäss Angaben der Stadtverwaltung – zusätzlich für Fertigstellung und Ausbau über 5 Millionen Franken investiert und somit ihr drittes Sozialzentrum vor zirka fünf Jahren verwirklicht; dies sicher nicht mit der Absicht, nach einigen Jahren wiederum auf Liegenschaftensuche zu gehen, um abermals Neueinrichtungen zu finanzieren. Oder sind unsere Beamten so umzugsfreudig? Es macht unseres Erachtens auch wenig Sinn, wenn der Kanton dieses Gebäude kauft, nur weil es sich hier um die letzte Liegenschaft im Baugeviert Ausstellungsstrasse, Ackerstrasse und Sihlquai handelt, welche sich noch nicht im Besitze des Kantons befindet.

Mit unserem Minderheitsantrag soll daher diese Liegenschaft Ausstellungsstrasse 88 aus dem Gesamtpaket dieses Liegenschaftstransfers herausgelöst werden. Folgekosten von Millionen von Franken liessen sich dadurch vermeiden. Dem Kanton bliebe eine teure Umfunktionierung von einem Sozialzentrum in einen Schul- und Administrationsbe-

trieb erspart – und der Stadt ebenso, weil ihr dadurch eine mühsame Neuorientierung und Neueinrichtung in einem andern Gebäude entfallen würde. Mit diesem Minderheitsantrag möchten wir verhindern, dort Geld auszugeben, wo finanziell ein Unverhältnis mit grossen Folgekosten entstehen würde. Die entsprechende Änderung dieser Vorlage müsste daher auch aus Kostengründen im Interesse von Kanton und Stadt sein. Nicht fachkompetente Aussagen wie es genüge auch ein Pinselstrich für eine solche Umfunktionierung, sind völlig daneben. Unseres Erachtens wäre auch die Planung für die künftige Hochschule für Gestaltung und Kunst Zürich, die HGKZ, durch den Wegfall dieser einen Liegenschaft vom Raumangebot her in keiner Art und Weise gefährdet; dies übrigens entgegen der zum Teil sehr banal ausgeführten Meinung respektive Begründung von Votanten. Da dürfte auch eine Neubeurteilung kurzfristig und ohne negative Aspekte möglich sein. Wo ein Wille ist, ist auch ein Weg!

Aus all den genannten Gründen weisen wir diese Vorlage an den Regierungsrat zurück. Ich bitte Sie, denken Sie nach! Tun Sie das auch – schon für unsere Steuerzahler!

Regierungsrätin Regine Aeppli: Zuerst möchte ich der KPB ganz herzlich für die Sorgfalt danken, die sie bei der Prüfung dieser Vorlage aufgewendet hat, inklusive Besuch der Liegenschaften zur Überprüfung auch der finanziellen Konsequenzen dieses Tauschgeschäftes. Ich denke, Sie sind dabei zu den richtigen Schlüssen gelangt, zumindest in Ihrer Mehrheit.

Anlass zu den Verhandlungen bildet ja die Übernahme der Schule für Gestaltung und Kunst, die HGKZ, durch den Kanton. Restanz bei diesem Übernahmengeschäft blieb die Eigentumsübertragung der durch die HGKZ benutzten Liegenschaften. Mit Ausnahme des Jugendtreffs am Sihlquai 115 und der Liegenschaften Ausstellungsstrasse 88 und 102 werden bereits jetzt alle Gebäude durch Schulen der Bildungsdirektion belegt, das heisst, es besteht eigentlich schon eine Art «Bildungsmeile» in diesem Quartier. Heute geht es jetzt darum, diese «Bildungsmeile» zu arrondieren. Es geht darum, die Lücken zu schliessen, die in diesem Geviert noch bestehen, Liegenschaften, die sich immer noch im Eigentum der Stadt Zürich befinden, dem Kanton zu übertragen. Sie haben es gehört von den Mitgliedern der Kommission, die Verhandlungen mit der Stadt haben sich über zirka ein Jahr hingezogen. Es wurde eine paritätische Kommission eingesetzt. Diese

hat dem Stadt- und Gemeinderat der Stadt Zürich empfohlen, diesen Liegenschaftentausch zu genehmigen. Die Stadt hat schon vor über einem Jahr die entsprechenden Beschlüsse gefasst und wartet jetzt darauf, dass der Kanton dasselbe tut.

Oliver Meier hat in seinem Rückweisungsantrag gesagt, man sehe wieder einmal, wie hier Steuergelder verschleudert würden. Ich muss Ihnen sagen – und das habe ich in der KPB selber auch gehört –, dass dieses Geschäft für den Kanton sehr günstig ist. Die Stadt weiss auch, dass sie diese Liegenschaften zu einem sehr günstigen Preis dem Kanton abtritt. Also von Steuergelderverschleuderung kann man in diesem Fall sicher nicht sprechen. Die Stadt hat das aber sehr bewusst getan, weil sie weiss, dass in diesem Quartier auch sie noch Interesse an Schulbauten hat, Stichworte sind: Schützeareal, Kornhausareal. Die Geschäfte zwischen Stadt und Kanton im Liegenschaftsbereich werden auch in Zukunft weitergehen. Was wir heute behandeln, ist ein Teil davon.

Von der ursprünglichen Idee, das ganze Gebiet zwischen Sihlquai und Ausstellungsstrasse einzubeziehen, wurde aber bisher abgerückt, einerseits aus finanziellen Gründen, andererseits auch wegen des Autobahnprojektes, das ansteht, und wegen der vielen Liegenschaften an der Hafnerstrasse, die sich nach wie vor in privatem Besitz befinden.

Es wurde von einigen Rednerinnen und Rednern zu Recht darauf hingewiesen, dass in diesem Quartier keine Monokultur entstehen sollte, dass nicht das ganze Gebiet nur noch als Bildungscampus genutzt wird. Ich kann Ihnen versichern, dieses Anliegen ist auch das Anliegen der Bildungsdirektion. Und wie das Quartier zeigt, wenn man es auf der Liegenschaftenkarte anschaut, befinden sich wie gesagt immer noch viele Liegenschaften in Privatbesitz, und zwar rechts und links der Limmatstrasse. Wir werden also dafür besorgt sein und wir wissen ja auch aus der Vergangenheit, dass gerade in diesem Quartier eine heikle Situation besteht oder sich auch wieder entwickeln kann, und darum soll ein Augenmerk darauf gerichtet bleiben.

Die Absicht der Bildungsdirektion ist es, den Betrieb der HGKZ und der ebenfalls betroffenen Berufsschulen zu entflechten und in einer «Bildungsmeile» zu konzentrieren und damit zu optimieren. Wenn wir nun, wie das von einem Teil der SVP-Fraktion beantragt wird, die Liegenschaft Ausstellungsstrasse 88 herausbrechen würden, würde das ganze Konzept dieser Konzentration der Berufsschulen und die Schaffung gemeinsamer Infrastrukturen wie einer Tiefgarage und einer

Mensa verunmöglicht. Und das wäre ausserordentlich bedauerlich, weil zum einen nicht mehr eine gemeinsame Garageneinfahrt geplant werden könnte und auch keine gemeinsame Mensa für die Berufsschulen, die in diesem Quartier situiert sind. Dazu käme, dass das Näherbaurecht, welches seitens der Technischen Berufsschule Zürich gegenüber der Ausstellungsstrasse 88 besteht, entschädigt werden müsste – das kostete über eine halbe Million –, wenn die Ausstellungsstrasse 88 im Besitz der Stadt bleiben würde. Das Geschäft würde also auch verteuert, ganz abgesehen davon, dass es zurück an die Stadt gehen müsste, die ihre Beschlüsse unter diesem Aspekt dann neu überprüfen würde, woraus sich eine Verzögerung von mindestens einem Jahr für dieses Geschäft ergeben würde.

Aus all diesen Gründen bitte ich Sie sehr, dem Antrag der Kommissionmehrheit zu folgen, auf dieses Geschäft einzutreten und es so zu beschliessen, wie es Ihnen von Ihrer Kommission beantragt ist. Es ist eine sinnvolle Arrondierung der «Bildungsmeile» in diesem Quartier und es ist auch finanziell günstig für die Stadt.

Zuletzt noch ein Wort zur Nutzungsfrage, die Oliver Meier aufgeworfen hat, indem er sagte, die Investition der Stadt in ihr Sozialzentrum würde damit hinfällig. Es ist schon von verschiedenen Seiten darauf hingewiesen worden, dass diese Nutzung bis 2012 sichergestellt ist, und nach über zehn Jahren ist in den meisten Gebäuden dann ohnehin wieder eine Sanierung oder Anpassung der Gebäude beziehungsweise der Ausstattungen notwendig. Von daher kann auch das nicht als Einwand gelten, dass man hier Investitionen in die Ausstattung einfach hinfällig werden lasse; ganz abgesehen davon, dass der Kanton diese Liegenschaft als Verwaltungsgebäude nutzen will, und nicht als Schulhaus, und damit vieles von der Infrastruktur übernommen und weiter benutzt werden kann; also ein Grund mehr, auf dieses Geschäft einzutreten und es antragsgemäss zu beschliessen.

Eintreten

ist beschlossen, nachdem kein Antrag auf Nichteintreten gestellt worden ist.

Minderheitsantrag Oliver B. Meier, Ernst Brunner (in Vertretung von Ulrich Kübler), Hans Frei, Bruno Grossmann und Hans-Heinrich Heusser:

Die Vorlage wird an die Regierung zurückgewiesen mit dem Auftrag, die Liegenschaft Ausstellungsstrasse 88 (Verkehrswert 18'500'000 Franken), in welcher vor rund vier Jahren für über 2,5 Mio. Franken durch die Stadt Zürich ein Sozialzentrum eingerichtet wurde, aus dem Gesamtpaket des Liegenschaftentransfers herauszulösen. Dadurch könnten Folgekosten für den Kanton von bis zu 2 Mio. Franken für die Umfunktionierung von Sozialzentren in einen Schul- oder Administrationsbetrieb eingespart werden. Ebenso blieben der Stadt Zürich zusätzliche Kosten in Millionenhöhe erspart, weil dadurch eine Neuorientierung und Neueinrichtung in einem anderen Gebäude entfällt.

Eine solche Änderung der Vorlage müsste daher auch aus Kostengründen im Interesse von Kanton und Stadt liegen. Die Planung der HGKZ dürfte auch ohne die Liegenschaft Ausstellungsstrasse 88 vom Platzbedarf her nicht in Frage gestellt sein. Eine Neu Beurteilung sollte kurzfristig und ohne negative Aspekte möglich sein.

Abstimmung

Der Kantonsrat lehnt den Minderheitsantrag mit 104 : 56 Stimmen ab.

Detailberatung

Teil A

Titel und Ingress

I., II., III., IV., V., VI. und VII.

Keine Bemerkungen; genehmigt.

Teil B

Titel und Ingress

I., II. und III.

Keine Bemerkungen; genehmigt.

Schlussabstimmung

Der Kantonsrat stimmt der Vorlage 4150a mit 106 : 48 Stimmen zu.

Das Geschäft ist erledigt.

5. Übertragung der Liegenschaft Ausstellungsstrasse 80, Zürich-Aussersihl, in das Verwaltungsvermögen

Antrag des Regierungsrates vom 29. September 2004 und geänderter Antrag der Finanzkommission vom 9. Dezember 2004 **4211a**

Werner Bosshard (SVP, Rümlang, Präsident der FIKO): Die Übertragung der Liegenschaft Ausstellungsstrasse 80 – die sich übrigens in Zürich-Industrie und nicht in Zürich-Aussersihl, wie es im Titel heisst, befindet –, gemäss der Vorlage 4211a, hat schon viel zu reden und zu schreiben gegeben. Am 18. Oktober 2004 hat der Kantonsrat diese Vorlage der Finanzkommission zugewiesen. Die Kommission für Planung und Bau hat ihrerseits die Vorlage am 11. November 2004 eingehend besprochen. Aus dem diesbezüglichen Protokoll lassen sich eine gewisse Skepsis gegenüber der Vorlage, vor allem aber eine hohe Erwartungshaltung an die Finanzkommission herauslesen. Ich hoffe, meine Ausführungen mögen die hochgespannten Erwartungen zu befriedigen.

Zur Vorgeschichte: Die Bildungsdirektion ist in dieser Liegenschaft seit 1991 eingemietet. Es wurden damals Mieterausbauten von 2,7 Millionen Franken gemacht, die Jahresmiete betrug 1,405 Millionen Franken entsprechend 532 Franken pro Quadratmeter. 86 Prozent der Nutzfläche wird für Zwecke des Mittelschul- und Berufsbildungsamtes belegt, nur 300 Quadratmeter Bürofläche und eine Dreieinhalb-Zimmer-Wohnung sind fremdvermietet. 1998 wurde die Liegenschaft dem Kanton für 30 Millionen Franken angeboten. Auf dieses Angebot wurde aber nicht eingetreten, sondern weiterverhandelt und eine unabhängige Schätzung in Auftrag gegeben, welche einen Verkehrswert von 22,1 Millionen Franken ergab. Als dann die Eigentümer endlich bereit waren, die Liegenschaft zu diesem Preis zu verkaufen, wollte die Regierung die Beute sicherstellen. Die Liegenschaftenverwaltung

der Finanzdirektion schloss am 7. Mai 2003 einen Kaufvertrag für 22,1 Millionen Franken ab, der vom Regierungsrat am 11. Juni 2003 genehmigt wurde. Weil die Liegenschaft – wie bereits gesagt – weit überwiegend für die Zwecke der Zentralverwaltung der Bildungsdirektion, das Mittelschul- und Berufsbildungsamt, benötigt wird, soll die Liegenschaft spätestens auf den 31. Dezember 2004 ins Verwaltungsvermögen übertragen werden. Die Rechtfertigung in der Vorlage – ich zitiere: «Der unerwartet rasche Verhandlungsabschluss des Liegenschaftenerwerbs verhinderte eine rechtzeitige Einstellung des Kaufbetrages in den KEF 2004–2007 beziehungsweise in den Voranschlag 2004.» – vermag nicht recht zu überzeugen. Der rasche Abschluss hätte eine Einstellung in den Voranschlag meiner Meinung nach geradezu herausgefordert. Dann wurde die Möglichkeit der Aufnahme in den Novemberbrief auch nicht genutzt und auch eine Aufnahme in die erste oder zweite Serie der Nachtragskredite hätte die heutige Jahresend-Torschlusspanik verhindern können.

Die Kommission für Planung und Bau vermutete auf Grund eines Vergleichs mit der benachbarten Liegenschaft, der Kaufpreis sei zu hoch und durch den Erwerb ins Finanzvermögen hätte das Parlament ausgeschaltet werden sollen. Bei ihren Beratungen hat die Finanzkommission am 18. November Regierungsrätin Dorothee Fierz, Baudirektorin, Peter Birchmeier, Leiter Stab Hochbauamt und René Bolliger, Leiter Rechnungswesen Mittelschul- und Berufsbildungsamt, befragt. Dabei wurde uns beschieden, ein Vergleich mit der benachbarten Liegenschaft sei nicht zulässig, weil diese nicht als Einzelobjekt bewertet worden sei, sondern Teil einer Paketlösung gemäss der eben behandelten Vorlage 4150 bilde. Um andere, schneller handlungsfähige Interessenten für die Liegenschaft auszustechen, sei ein schneller Kaufabschluss notwendig gewesen, was nur über einen Kauf ins Finanzvermögen möglich war. Wäre der Kauf nicht zu Stande gekommen, hätten die kantonalen Nutzer anderswo untergebracht werden müssen, was man natürlich vermeiden wollte.

Es ist befürchtet worden, mit der Übertragung vom Finanz- ins Verwaltungsvermögen verschwinde die Liegenschaft sozusagen in einem finanziellen schwarzen Loch. Dazu ist zu sagen, dass gemäss Paragraph 15 des Finanzhaushaltsgesetzes auch Übertragungen vom Verwaltungs- ins Finanzvermögen vorgesehen sind und nach Aussage des Finanzdirektors auch laufend vorgenommen werden.

Wir haben zudem noch die Finanzkontrolle gebeten, zur Notwendigkeit der Übertragung der Liegenschaft vom Finanz- ins Verwaltungsvermögen eine Aussage zu machen. Quintessenz ihrer Antwort ist, dass sie bei einer dauernden Nutzung in diesem Ausmass durch das Mittelschul- und Berufsbildungsamt beanstanden müsste, wenn die Übertragung in das Verwaltungsvermögen nicht vorgenommen würde.

Die Finanzkommission beantragt Ihnen mehrheitlich, gemäss gängiger Praxis der Übertragung der Liegenschaft vom Finanz- ins Verwaltungsvermögen zuzustimmen. Dadurch entstehen gemäss litera B der Vorlage jährliche Folgekosten von 1,19 Millionen Franken.

Peter Weber (Grüne, Wald): Bei der Übertragung der Liegenschaft Ausstellungsstrasse 80 ins Verwaltungsvermögen handelt es sich um einen formellen Abtausch, der einem guten und visionären Wurf dient. Das wurde vorhin in Traktandum 4 mehrmals bestätigt; das ist gut so. Zugegeben, der mit grossem Aufsehen kritisierte Vorgang scheint etwas «tricky» zu sein, aber er diene einer komplexen Sache, nämlich der Realisierung der soeben bewilligten «Bildungsmeile». Ich persönlich finde, die erste Tranche der Übertragungen von Liegenschaften der Stadt Zürich an den Kanton Zürich und umgekehrt – vor allem seitens der Stadt Zürich – sei ein fairer Deal. Wir wollten deshalb ganz bewusst das Paket als Ganzes positiv beurteilen und nicht, wie es die SVP zu tun beliebt, auf zwei Liegenschaften zu fokussieren, um dementsprechend eine unwürdige Diskussion vom Stapel reissen zu können.

Diesem Nachtragskredit wie auch allen andern Nachtragskrediten der III. Serie dieses Jahres gemäss Traktandum 6 können wir von der Grünen Fraktion einstimmig zustimmen.

Ruedi Hatt (FDP, Richterswil): Hier geht es ja um die Übertragung von Finanzvermögen ins Verwaltungsvermögen. Es ist kein Abtausch, diese Liegenschaft musste der Kanton von privater Seite erwerben. Natürlich wäre es viel einfacher gewesen, man hätte zu Beginn diese Liegenschaft fürs Verwaltungsvermögen erwerben können. Aber diejenigen, die mit Liegenschaften handeln oder ab und zu damit zu tun haben, sind sicher mit mir einig, dass oft die Zeit fehlt, um hier noch die staatlichen Abläufe abwarten zu können, weil die Liegenschaft an den Staat oder an irgendeine andere Interessentin oder einen anderen Interessenten verkauft wird. Deshalb finde ich es nicht so schwerwie-

gend, dass man jetzt diese Liegenschaft für das Finanzvermögen erworben hat, auch wenn es sich dabei um ein Schulhaus handelt und die Liegenschaft der Bildung dient und daher eigentlich ins Verwaltungsvermögen gehört. Die Regierung hat gehandelt – sie musste handeln – und das finde ich logisch, weil in diesem Gebäude bereits Mieterausbauten von 2,7 Millionen Franken getätigt worden sind. Diese wäre wohl verloren gegangen, wenn sie von privater Hand erworben worden wären, oder man hätte einen höheren Mietzins entrichten müssen.

Zum Kaufpreis: Das wissen Sie auch, man kauft eine Liegenschaft nie günstig; es ist immer zu teuer für diejenigen, die die Liegenschaft bezahlen müssen. Aber mit der Zeit ist dies zu relativieren. Ich gehe in diesem Moment davon aus, dass diese Liegenschaft nicht zu teuer gekauft worden ist, da ja die Mietzinse, die erhoben worden sind, für Anlagekosten und eine Verzinsung von 30 Millionen Franken ausgereicht hätten. Ich erachte diesen Zeitpunkt als nicht ganz falsch.

Ich möchte auf etwas anderes hinweisen, nämlich auf die von uns getätigte Abschreibungspraxis. Wir stehen jetzt vor der schweren, mühsamen und hoffentlich nicht zu langen Budgetdebatte. Da ringen wir um jeden Franken, den wir sinnvoll oder nicht sinnvoll ausgeben. Wir besprechen das hier und haben das Gefühl, wir müssten da den Staatsausgaben Beachtung schenken. Hier aber sehen Sie, wenn Sie die Tabelle zur Hand nehmen, die dem Antrag beiliegt, was mit der Übertragung vom Finanz- ins Verwaltungsvermögen passiert: Unsere Laufende Rechnung wird jetzt neu mit 1,2 Millionen Franken mehr belastet. Die Abschreibungen, die – als Faustregel kann man davon ausgehen – zehn Jahre dauern, nehmen dann natürlich wieder ab, weil wir dann nur wieder 10 Prozent von 90 Prozent abschreiben, aber das ist keine interessante Theorie. Ich sage einfach: Wir schreiben unverhältnismässig viel ab bei diesen Liegenschaften, und das müssten wir nicht. Wir schreiben hier auch Landkosten von sage und schreibe 8,2 Millionen Franken ab, also wir schreiben auch das Land ab, auf dem die Liegenschaft steht. Das Land haben wir übrigens für 5900 Franken pro Quadratmeter erworben. Ich habe mich erkundigt, das ist eben ein üblicher Preis; der ist hoch, aber das ist in der Stadt so. Aber wir schreiben auch noch diesen Preis ab, und das finde ich unvernünftig. Deshalb möchte ich Ihnen zu bedenken geben, dass wenn wir in Zukunft ja nicht mehr über so grosse finanzielle Polster verfügen werden, wir auch diese Abschreibungspolitik ein wenig ins Visier nehmen. Wir machen uns immer ärmer, als wir überhaupt sind. Wir sind gar

nicht so arm, wie das jetzt dann gemäss Budget wieder aussieht. Na-

türlich geben wir viel Geld aus, aber wir geben auch noch Hunderte von Millionen für Abschreibungen aus, die eigentlich in der Privatwirtschaft nicht aufgebracht werden müssten. Deshalb bitte ich Sie: Wenn in Zukunft Vorstösse kommen, um diese Abschreibungsprozesse zu reduzieren, im Sinne einer guten Finanzperspektive und Budgetsituation dies zu beachten. Wenn die Liegenschaft im Finanzvermögen bliebe, dann hätten wir eigentlich nur die Zinskosten zu tragen. Ob dann der Staat dem Staat noch Miete zahlt, das würde mich nicht so interessieren; das sind Ausgaben und Einnahmen, die wir wieder gegenverrechnen. Jetzt haben wir aber nicht nur die Miete zu bezahlen, jetzt haben wir sage und schreibe 1,2 Millionen Franken mit Steuergeldern zusätzlich aufzubringen, und das betrifft nur eine Liegenschaft. Diese Liegenschaft würden Sie privat höchstens mit 2 Prozent abschreiben, weil Sie ja davon ausgehen, dass sie 50 Jahre hält. Sie gingen noch davon aus, dass das Land immer noch teurer wird, deshalb würden Sie unter Umständen auf eine Abschreibung überhaupt verzichten und nur den Unterhalt zurückstellen. Die habe ich dazu erklären wollen, weil wir – und das ist die Schlussfolgerung – unseren Finanzhaushalt mit unnötigen Abschreibungen über das Verwaltungsvermögen zu stark belasten.

Hansueli Züllig (SVP, Zürich): Ich spreche zum Minderheitsantrag. Nachdem diese Vorlage auch in der KPB durchberaten worden war, haben wir in der FIKO dieses Geschäft ebenfalls angeschaut und dabei festgestellt, dass es nach wie vor nicht den üblichen Gepflogenheiten entsprochen hat. Grundsätzlich sind wir uns ja bewusst, dass man zum Kaufpreis der Liegenschaft nichts mehr zu sagen hat, obwohl dieser sicher mehrheitlich als zu hoch eingestuft worden ist. Wir fragen uns auch, warum – obwohl die Liegenschaft bereits durch den Kanton gemietet worden ist – dieser Kauf via Finanzvermögen getätigt worden war. Wurde hier mit diesem Link die Umgehung einer kantonsrätlichen Vorlage gemacht? Wäre die Liegenschaft nämlich direkt ins Verwaltungsvermögen gekauft worden, so hätte der Kantonsrat zuerst eine Vorlage bewilligen müssen. Jetzt können wir zu diesem Kauf überhaupt nichts mehr sagen, wir müssen einfach zuschauen, wie der Antrag kommt, «vom Finanz- ins Verwaltungsvermögen».

Wir haben uns in der FIKO ausgiebig mit dieser Vorlage beschäftigt. Wie bereits angetönt, haben wir sogar die Finanzkontrolle um eine Stellungnahme gebeten und diese auch erhalten. Diese Liegenschaft war bereits vor dem Kauf an den Kanton zu 86 Prozent gemietet wor-

den, allerdings nicht für einen Schulbetrieb genutzt, sondern lediglich für die Bildungsverwaltung, für Büroräumlichkeiten. Das Finanzhaushaltsgesetz macht unter anderem folgende Aussage: «Das Finanzvermögen besteht aus jenen Vermögenswerten, die ohne Beeinträchtigung der öffentlichen Aufgabenerfüllung veräussert werden können.» Weiter heisst es: «Das Verwaltungsvermögen umfasst jene Vermögenswerte, die unmittelbar der öffentlichen Aufgabenerfüllung dienen. Es sind dies insbesondere Investitionen und Investitionsbeiträge.» Büroräumlichkeiten können sich in irgendeiner Liegenschaft befinden oder können eingemietet werden. Dazu braucht es eben nicht zwingend eine Liegenschaft im Verwaltungsvermögen. Lassen wir die Ausstellungsstrasse 80 im Verwaltungsvermögen und lassen wir uns somit auch mehr Freiheit dazu! Zwar könnten – gemäss dem Finanzhaushaltsgesetz – Liegenschaften, sollten sie einmal nicht mehr benötigt werden, auch wieder ins Finanzvermögen zurückgebucht und somit auch veräussert werden. Gemäss Schreiben der Finanzkontrolle seien in den letzten Jahren zahlreiche solche Fälle vorgekommen. Uns ist dazu nichts bekannt. Wir werden uns aber in der FIKO nochmals über diese Problematik unterhalten und uns vor allem solche Transaktionen aufzeigen lassen. Stossend ist wirklich, dass mit diesem Vorgehen der Kantonsrat nichts zum Erwerb der Liegenschaft sagen konnte und nun vor vollendeten Tatsachen steht. Bei einem ähnlichen Fall, der Wengistrasse, hat das Bundesgericht vor Jahren einer Beschwerde Recht gegeben und gegen das Vorgehen der Regierung entschieden.

Zum Thema Abschreibungspraxis möchte ich mich nicht im Detail äussern, Ruedi Hatt hat das eben getan. Ich bitte Sie im Namen der SVP, diese Vorlage nicht zu unterstützen, nicht zuzustimmen und somit ein klares Zeichen gegenüber der Regierung zu setzen, dass solche Transaktionen nicht geduldet werden können.

Erika Ziltener (SP, Zürich): Die Liegenschaft Ausstellungsstrasse 80 wurde bereits vor dem Kauf von der Bildungsdirektion genutzt, wir haben es gehört. Somit sind wir der Ansicht, dass der Kauf sicher richtig war. Trotzdem hatten auch wir offene Fragen zur Liegenschaftsbewertung und zur Kaufabwicklung. Diese sind beantwortet beziehungsweise geklärt worden. Auch hat die Finanzkontrolle – wir haben es gehört – die Kaufabwicklung überprüft und den Schluss gezogen, dass sie in Ordnung ist. Dass das Vorgehen bei Kauf und Verkauf von Liegenschaften und die Abschreibungspraxis im Rahmen des Gesetzes

über Controlling und Rechnungslegung (CRG) genauer, vertiefter bearbeitet wird, finden wir sehr gut. Hier aber ein Exempel zu statuieren für etwas, das keinen Sinn macht, wie es der Minderheitsantrag der SVP verlangt, wollen wir nicht. Die SP-Fraktion stimmt der Übertragung vom Finanz- ins Verwaltungsvermögen zu.

Willy Furter (EVP, Zürich): Die Übertragung der Liegenschaft Ausstellungsstrasse 80 vom Finanz- ins Verwaltungsvermögen gab auch in der KPB viel zu reden. Ist die Liegenschaft Ausstellungsstrasse 80 nicht viel zu teuer gekauft worden? Der Grundstückspreis wäre mit 1,6 Millionen Franken gut gerechnet. Ein Kaufpreis von rund 20 Millionen Franken sei doch viel zu hoch, wurde in der KPB argumentiert. Es ist aber ein Gesamtpaket mit der Stadt Zürich ausgehandelt und vereinbart worden. Der Kanton stellt sich insgesamt sogar besser als die Stadt Zürich bei diesem Liegenschaftentausch; das konnten wir in der KPB feststellen. Ein einzelnes Objekt jetzt im Nachhinein aus diesem Gesamtpaket herauszuberechnen, ist unmöglich. Der Kauf wurde abgeschlossen, und zwar aus Zeitgründen ins Finanzvermögen. Es geht heute also nur um den Transfer vom Finanz- ins Verwaltungsvermögen.

Ich empfehle Ihnen im Namen der EVP-Fraktion, der Übertragung dieses Kredits ins Verwaltungsvermögen zuzustimmen.

Willy Germann (CVP, Winterthur): Erlauben Sie mir einen grösseren Zusammenhang herzustellen, den beim letzten Geschäft nur Willy Furter aufgezeigt hat. Der Antrag zu diesem Geschäft stammt vom 29. September 2004. Die Zweckbestimmung der Übertragung ist die gleiche wie beim letzten Geschäft, nämlich Raumbedarf für die HGKZ im Zusammenhang mit deren Kantonalisierung. Der Antrag zum letzten Geschäft stammt vom Januar 2004. Die Wiederholung der Zweckbestimmung der «Bildungsmeile» ist bedeutsam, weil zwischen beiden Vorlagen eifrig kühne Szenarien entwickelt und Luftschlösser gebaut wurden für eine räumliche Konzentration der künftigen Hochschule der Künste, also inklusive der HGKZ. Diese Vorlage – genau wie die letzte Vorlage – mit dem Zweck der Schaffung einer «Bildungsmeile» inklusive der HGKZ ist vertretbar, finanzpolitisch sinnvoll. Wäre dies bloss eine Übergangslösung, dann würde es finanzpolitisch abenteuerlich.

Ernst Züst (SVP, Horgen): Wir reden immer wieder von der «Bildungsmeile»; das war für mich auch ein stichhaltiges Argument, als wir das Geschäft in der Finanzkommission prüften. Ich kann Ihnen sagen, zuerst habe ich gedacht: Ja, warum nicht? Das hat einen logischen Zusammenhang mit der «Bildungsmeile», ich persönlich stehe auch für das Berufsschulwesen ein, das klappt doch eindeutig, oder? Wie gesagt, haben wir das dann aber doch kritisch geprüft. Die Finanzkommission ist ja das finanzielle Gewissen in diesem Kantonsrat. Wir haben heute gehört, dass sehr viele Leute die Augen zudrücken, sogar im Regierungsrat. Die Kompetenzen werden überschritten. Und beide Augen drückt auch Ruedi Hatt zu, denn er hat nicht einmal gemerkt, dass in diesem Gebäude faktisch die Verwaltung untergebracht ist. Es wird dort gar keine Schule betrieben. Wenn Sie sich da in Schönfärbereien mit Abschreibungen und, und, und flüchten, dann retten Sie den lang- und mittelfristigen Ausgleich des Staatshaushaltes nicht. Nicht genau lesen kann Erika Ziltener, wenn sie meint, die kantonale Finanzkontrolle hätte uns da quasi den «comfort» gegeben, das Geschäft sei eindeutig und es sei alles in Ordnung. Ich meine, die Finanzkontrolle steht mit einem Bein ja auch beim Regierungsrat; das ist immer noch so in der Verwaltung, da kann man nichts dagegen tun. Die müssen ja gut miteinander auskommen, und deshalb schreiben sie ja sehr freundlich und auch pflegeleicht. Aber wie gesagt, wir müssen einfach diese Revisionsberichte richtig lesen. Das heisst es ja ganz genau: «Die Liegenschaft ist gemäss Vorlage am 7. Mai 2003 gekauft worden. Aus zeitlichen Gründen erfolgte der Erwerb einstweilen ins Finanzvermögen. Die spätere Übertragung ins Verwaltungsvermögen war bereits zu diesem Zeitpunkt vorgesehen. Dieses Vorgehen kann durchaus diskutiert werden..» Ein harter Revisor würde Ihnen sagen: Da sind die Kompetenzen überschritten worden, das ist Klartext. Aber das ist nicht Gegenstand der Fragestellung. Sie müssen einfach die Revisionsberichte ganz genau lesen!

Noch zu den Bedürfnissen: Wir sind diesen Bedürfnissen nachgegangen. Baudirektorin Dorothee Fierz war bei uns. Das ist nicht ihr Geschäft, theoretisch hätte Bildungsdirektorin Regine Aepli dieses Geschäft in der Finanzkommission vertreten müssen, damit wir die Bedürfnisse genau hätten abklären können. Da kam die Antwort ganz genau von einem Fachmann, von René Bolliger. Die Frage war: Was wird da genutzt an Schulzimmern? Ich lese Ihnen jetzt wortwörtlich aus dem Protokoll der Finanzkommission vor: «Ein grosser Teil dient der Verwaltung, Lehraufsicht, Fach- und Projektstellen, IT-Support,

Reorganisation Berufe im Gesundheitswesen.» Für die Lehraufsicht, den Löwenanteil, werden rund eineinhalb Stockwerke benötigt. Das sind einmal die Benutzungsformen in diesem Gebäude. Und, wie gesagt, die Bedürfnisse waren für uns nicht geklärt. Man wollte einfach dieses Geschäft auch noch bei der Finanzkommission durchpauken, und da hat die SVP halt einmal Nein gesagt. Dieses Geschäft soll einmal im Finanzvermögen parkiert bleiben, bis die Bedürfnisse genau geklärt sind. Das hat also nichts mit «Bildungsmeile» zu tun; in diesem Gebäude ist eine Bildungsverwaltung, primär Berufsausbildung. Aber wir wissen alle, dass die Lehrausbildung, das Mittelschul- und Berufsbildungsamt überdotiert sind und dass die Kosten dort heruntergefahren werden müssen. Ich sehe wirklich kein Bedürfnis, in diesem Gebäude eine teure Bildungsverwaltung unterzubringen. Man kann in einem denkmalgeschützten Gebäude an dieser Lage gute Steuerzahler unterbringen; ich meine, das wäre Wirtschaftspolitik.

Regierungsrätin Dorothee Fierz: Es liegt dem Regierungsrat fern, den Kantonsrat mit Schlichen und Tricks zu umgehen und nach Möglichkeiten zu suchen, wie man Liegenschaften kaufen könnte ohne eine politische Beratung. Es liegt jedoch gleichzeitig in der Verantwortung des Regierungsrates, die Gunst der Stunde zu nutzen, wenn Liegenschaften – und zwar strategisch zentrale Liegenschaften – gekauft werden können; und das ist der Fall bei der Ausstellungsstrasse 80. Es wurde diskutiert, dass es wirklich wichtig ist, dass die Bildungsverwaltung dort angesiedelt ist. Wenn Sie diese Frage in den Raum stellen, dann vergessen Sie die Tatsache, dass die Bildungsverwaltung eine örtliche Nähe zu den Schulliegenschaften braucht, und Sie blenden auch aus, dass die Verwaltung bereits seit dem Jahr 1991 dort angesiedelt ist. Die Bildungsdirektion hat vor wenigen Jahren den Antrag gestellt, Kaufverhandlungen zu führen, weil die Miete, die die Bildungsdirektion bezahlt hat, relativ hoch war. Das erste Preisangebot war dann in der Grössenordnung von 30 Millionen Franken, und diese 30 Millionen Franken haben der kapitalisierten Miete entsprochen. Die Regierung hat beurteilt und gesagt, «das ist uns zu hoch», und hat harte Kaufverhandlungen geführt. Wenn wir einen Kaufpreis reduzieren können um rund 8 Millionen Franken, dann ist das ein Verhandlungserfolg, und es liegt dann in der Verantwortung des Regierungsrates, wirklich auch zuzugreifen und den Vertragsabschluss voranzutreiben, wenn er ein solches Verhandlungsergebnis auf dem Tisch hat; und zwar voranzutreiben, unabhängig von der Frage, ob

diese Mittel nun im Voranschlag und im KEF eingestellt sind oder nicht. Tut die Regierung dies nicht, dann hat es eine Fülle anderer Kaufinteressenten, welche die Qualität der Liegenschaften sehr wohl kennen, die auch wissen, welche Bedeutung es hat, Grundeigentümer in der Nähe des Hauptbahnhofes zu sein, und die auch die Qualität der Liegenschaft kennen. Ein Quervergleich, ein preislicher Quervergleich zwischen den Liegenschaften Ausstellungsstrasse 80 und 88 taugt nicht. Die Liegenschaft Ausstellungsstrasse 88 hat der Regierungsrat in einem Gesamtpaket erworben und die Liegenschaft Ausstellungsstrasse 80 ist ein Einzelerwerb. Selbstverständlich haben wir noch eine unabhängige Schätzung durchführen lassen und ich darf Ihnen versichern, dass diese 22 Millionen Franken absolut dem Verkehrswert entsprechen und der Regierungsrat richtig entschieden hat, wenn er im Juni 2003 der Finanzdirektion den Auftrag und die Kompetenz erteilt hat, diese Liegenschaft ins Finanzvermögen zu erwerben. Mit dem gleichen Beschluss im Juni 2003 hat sie aber der Baudirektion den Auftrag erteilt, im Rechnungsjahr 2004 den Transfer vom Finanz- ins Verwaltungsvermögen zu beantragen.

Das ist der Inhalt dieser Vorlage und ich bitte Sie, diesem Antrag des Regierungsrates auch zuzustimmen. Es ist eine Tatsache, dass im Liegenschaftenshandel oft die Uhr anders tickt als die demokratischen Prozesse ticken, und wir hätten diese Liegenschaft verloren, wenn wir nicht diesen Weg gewählt hätten.

Eintreten

ist beschlossen, nachdem kein Antrag auf Nichteintreten gestellt worden ist.

Detailberatung

Titel und Ingress

Keine Bemerkungen; genehmigt.

I.

Minderheitsantrag Hansueli Züllig, Werner Bosshard, Theo Toggweiler und Ernst Züst:

I. Die Übertragung der Liegenschaft Ausstellungsstrasse 80, Zürich-Aussersihl, in das Verwaltungsvermögen wird abgelehnt.

Hans Frei (SVP, Regensdorf): Ich erlaube mir hier doch noch eine Ausführung zu diesem Minderheitsantrag zu machen, beziehungsweise zum Standpunkt der ablehnenden Haltung. Wir haben vorhin den Ausführungen entnommen, dass kein Zusammenhang mit der vorhergehenden Vorlage bestehe, die wir im Rat behandelt haben; das kann ich auch unterstreichen. Trotzdem konnte sich die Kommission für Planung und Bau dazu äussern, und wenn ich dies erwähne, ist es eben nicht unter diesem Geschäft, sondern unter dem folgenden Geschäft auf unserer Traktandenliste, zum Nachkredit III. Serie. Wieso äusserte sich dort die Kommission für Planung und Bau? Weil dort auch der Nachtragskredit für diese Vorlage eingestellt ist.

In meinen Äusserungen beziehe ich mich aber wieder auf meine persönliche Stellungnahme zu diesem Geschäft. Hier wurden soeben Ausführungen gemacht, dass die Liegenschaft Ausstellungsstrasse 80 mit der Liegenschaft Ausstellungsstrasse 88 nicht zu vergleichen sei. Trotzdem gibt es Hinweise, die wir beiziehen können, weil wir die Unterlagen erhalten haben. Es ist bekannt, dass die Liegenschaft Ausstellungsstrasse 88 – das ist das Nachbargebäude zum jetzt besprochenen Liegenschaftenteil – letztlich im Jahre 1994 neu erstellt worden ist – sechs Stockwerke, ein Stockwerk höher –, letztlich zum Preis von 16,5 Millionen Franken. Wenn wir den gleichen Landwert einsetzen, weil die beiden Liegenschaften nebeneinander liegen, so rechtfertigt sich immer noch nicht, für einen 100-jährigen Bau im Denkmalschutz heute 22 Millionen Franken zu bezahlen. Im Vergleich von Quadratmeter- und Volumenzahlen ist festzustellen, dass diese Liegenschaft, die wir jetzt für 22 Millionen Franken kaufen, kleiner ist. Daher wurde die Finanzkommission sehr kritisch darauf aufmerksam gemacht, damit sie diesen Preis hinterfragt. Die Schlussfolgerung, einfach zu sagen, der Preis sei zu hoch, wäre falsch. Der Preis muss im Einklang stehen mit der Nutzung in Zukunft. Hier werden wieder 22 Millionen Franken in eine Liegenschaft investiert, aber direkt kommt dieser Franken nicht unseren Schülern und Studenten zugute; das haben wir zu hinterfragen. Wenn man bei diesem Geschäft heute nicht einig geworden wäre – zu einem merklich tieferen Preis –, wäre diese Liegenschaft nicht fortgelaufen. Sie hätte sicher in ein paar Jahren ebenso zu einem günstigeren Preis übernommen werden können.

Es ist falsch, was Ruedi Hatt gesagt hat: Der Kanton musste nicht kaufen, sondern der Kanton wollte kaufen. Daher ist man eben gefordert,

selber einen solchen Preis anzunehmen, in Aussicht zu stellen, zu verhandeln und – wenn der Preis zu hoch liegt – nicht abzuschliessen.

Abstimmung

Der Minderheitsantrag Hansueli Züllig wird dem Antrag der Kommission gegenübergestellt. Der Kantonsrat lehnt den Minderheitsantrag mit 108 : 59 Stimmen ab.

Keine weiteren Bemerkungen; genehmigt.

II., III. und IV.

Keine Bemerkungen; genehmigt.

Schlussabstimmung

Der Kantonsrat stimmt der Vorlage 4211a mit 101 : 56 Stimmen zu.

Ratspräsidentin Emy Lalli: Die Vorlage unterliegt dem fakultativen Referendum. Sie geht an die Staatskanzlei zur Veröffentlichung im Amtsblatt und zur Ansetzung der 60-tägigen Referendumsfrist.

Das Geschäft ist erledigt.

6. Nachtragskreditbegehren für das Jahr 2004, III. Serie

Bericht und Antrag des Regierungsrates vom 3. November 2004 und gleich lautender Antrag der Finanzkommission vom 9. Dezember 2004
4219

Werner Bosshard (SVP, Rümlang), Präsident der FIKO: Es wird uns mit der Vorlage 4219 die dritte Serie Nachtragskredite 2004, umfassend sechs Positionen, beantragt. Vom Gesamtbetrag von 53 Millionen Franken entfallen 22 Millionen Franken auf die Laufende Rechnung und 31 Millionen Franken auf die Investitionsrechnung. Es handelt sich in einer bis 1987 zurückreichenden vergleichenden Betrachtung bei der Laufenden Rechnung um einen durchschnittlichen, bei

der Investitionsrechnung um einen grossen Betrag. Mit den drei Serien Nachtragskredite sind dieses Jahr in der Laufenden Rechnung 44 Millionen Franken und in der Investitionsrechnung 51 Millionen Franken beantragt worden. Insgesamt handelt es sich beim Vergleich mit der bis 1987 zurückreichenden Tabelle um den zweitkleinsten Betrag. In Absprache mit der Ratspräsidentin werde ich Ihnen jetzt alle sechs Positionen schnell vorstellen.

Zur Position 1, Leistungsgruppe 2232, Fachstelle Opferhilfe:

Bei einem Voranschlag von 7'671'600 Franken wird ein Nachtragskredit von 500'000 Franken beantragt. Es handelt sich um ein Evergreen sozusagen, denn bereits vor einem Jahr wurde für diese Leistungsgruppe derselbe Nachtragskredit beantragt. Es handelt sich auch dieses Mal wieder um Beträge, auf deren Auszahlung ein gesetzlicher Anspruch besteht. Die Finanzkommission beantragt Ihnen einstimmig, diesem Nachtragskredit zuzustimmen.

Zur Position 2, Leistungsgruppe 3500, Kantonales Sozialamt:

Bei einem Voranschlag von 823 Millionen Franken wird ein Nachtragskredit von 17,4 Millionen Franken beantragt. Auch vor einem Jahr wurde hier ein Nachtragskredit – damals von 20 Millionen Franken – beantragt. Die Beiträge an die Gemeinden für die öffentliche Sozialhilfe sind 14 Millionen Franken höher als budgetiert, diejenigen für Zusatzleistungen zu AHV und IV sind 7,4 Millionen Franken höher als budgetiert. Das sind zusammen 21,4 Millionen Franken; beantragt werden aber nur 17,4 Millionen Franken. Vom Bund sind eben 4 Millionen Franken mehr als erwartet aus der Abrechnung 2003 zurückgekommen, so dass die Rechnung jetzt wieder stimmt. Die Finanzkommission beantragt Ihnen auch hier einstimmig Zustimmung zu diesem Nachtragskredit.

Zu Position 3, Leistungsgruppe 7406, Zürcher Fachhochschule:

Es wird ein Nachtragskredit von 9,02 Millionen Franken in der Investitionsrechnung beantragt. Nachdem Sie der Vorlage 4150a zugestimmt haben, müssen Sie das konsequenterweise hier auch tun. Die Finanzkommission tut das ebenfalls.

Zu Position 4, Leistungsgruppe 7501, Jugend- und Familienhilfe:

Weil gegen das Gesetz über den mittelfristigen Ausgleich der Laufenden Rechnung – populär: Sanierungsprogramm 04 – das Referendum ergriffen wurde, hat sich die Umsetzung gewisser Massnahmen verzögert. Die entsprechenden Einsparungen sind im Voranschlag 2004

eingestellt worden, konnten dann aber nicht realisiert werden. Die Finanzkommission beantragt Ihnen einstimmig, diesen Nachtragskredit von 2,4 Millionen Franken zu genehmigen.

Zu Position 5, Leistungsgruppe 7502, Berufs- und Studienberatung:

Mit derselben Begründung wie bei Position 4 wird hier ein Nachtragskredit von 1,6 Millionen Franken beantragt. Die Finanzkommission beantragt Ihnen einstimmig Genehmigung dieses Nachtragskredites.

Zur Position 6, Leistungsgruppe 8100, Hochbau:

Sachlich haben wir den Nachtragskredit von 22,1 Millionen Franken in der Investitionsrechnung mit der Beratung und Zustimmung zur Vorlage 4211 soeben behandelt. Die Finanzkommission empfiehlt Ihnen mehrheitlich, diesem Nachtragskredit zuzustimmen.

Regierungsrat Christian Huber: Nachdem diese Nachtragskredite, III. Serie, im Grossen und Ganzen unbestritten sind und der Präsident der Finanzkommission bereits das Wesentliche gesagt hat, kann ich mich kurz fassen, was die Nachtragskredite im Allgemeinen betrifft. Ich will mich lediglich auf die Position 6 beschränken, bei der es um dieses Geschäft Ausstellungsstrasse 80 geht, welches Sie nun als Kantonsratsbeschluss bewilligt haben. Dort ist vorhin bei der Beratung dieses Geschäftes eingewendet worden, die Liegenschaft sei zu teuer gekauft worden, und man hat die Liegenschaft Ausstellungsstrasse 88 als Vergleichsobjekt herangezogen. Dazu hat Baudirektorin Dorothee Fierz das Notwendige gesagt, das brauche ich nicht zu wiederholen. Zweitens wurde gesagt, man wolle dieses Geschäft auch hier als Nachtragskredit ablehnen, weil ein Zeichen gesetzt werden solle. Der Regierungsrat habe diese Liegenschaft ja bereits ins Finanzvermögen gekauft und Sie könnten jetzt nur noch Ja und Amen sagen.

Die Bildungsdirektion ist in diesem Gebäude seit 1991 eingemietet. Es wurde ihr im Jahr 1998 zum Kauf angetragen. Der verlangte Preis betrug damals 30 Millionen Franken. Der Regierungsrat hätte damals einen Kantonsratsbeschluss für einen Kredit von 30 Millionen Franken erwirken können und der Verkäufer oder die Verkäuferin hätte gewusst, was da an Geld bereitsteht. Nun, das hat der Regierungsrat nicht gemacht, sondern man hat zäh verhandelt, hat die Liegenschaft schätzen lassen und den Preis auf 22,1 Millionen Franken hinunterdrücken können. Hätte man jetzt – und das frage ich Sie – nach Abschluss der Verhandlungen einen Kantonsratsbeschluss und ein halbes bis dreiviertel Jahre warten müssen? Käufe für die öffentliche Hand

müssten demnach vor Vertragsabschluss dem Kantonsrat vorgelegt, dann die Referendumsfrist abgewartet und eine allfällige Volksabstimmung bei fakultativem Referendum durchgeführt werden – dies alles in der Annahme, dass Boden- und Liegenschaftenbesitzer, wenn drei Interessenten da sind – einer davon ist der Kanton – ein halbes bis ein ganzes Jahr warten, bis der Kantonsrat den Kredit bewilligt hat und die Referendumsfrist abgelaufen ist. Sie wissen es und Ruedi Hatt hat es auch bereits gesagt: Der Liegenschaftenhandel funktioniert nicht so. Darüber hinaus verlöre der Staat dadurch als Liegenschaftenkäufer an Verlässlichkeit, was seine Chancen für den Erwerb vorteilhafter Liegenschaften zunichte machen würde. Vorsorglicher Erwerb durch den Kanton ins Finanzvermögen ist daher völlig üblich und rechtlich auch mit Paragraf 35 der Verordnung über die Finanzverwaltung abgesichert. Eine Möglichkeit wäre, dass Sie als Alternative vorsorglich Kredite bewilligen für Geschäfte, die dann eventuell nicht zu Stande kommen. Das ist in den Augen des Regierungsrates keine ernsthafte Option. Aus diesen Gründen ist der Regierungsrat der Auffassung, der Liegenschaftenkauf Ausstellungsstrasse 80 sei richtig gelaufen, auch finanzrechtlich richtig gelaufen, und die Ablehnung des Nachtragskreditbeschlusses nicht begründet.

Was die Abschreibungen betrifft, auf die verwiesen worden ist, kann ich Ihnen versichern, dass nach IPSAS das Gebäude sonst nach Nutzungsdauer abgeschrieben würde, wenn wir einmal das CRG haben. Meines Wissens – auswendig kann ich das aber nicht so sicher sagen – meines Wissens wird Land nach IPSAS überhaupt nicht abgeschrieben, auch im Verwaltungsvermögen nicht, und dann muss man hier natürlich auch berücksichtigen, dass die Mietausgaben entfallen, nachdem jetzt die Liegenschaft gekauft wird.

Es ist auf den Bundesgerichtsentscheid Wengistrasse – es betraf die Wengistrasse 28 – hingewiesen worden. Ich versuche, seit dieser Bundesgerichtsentscheid jetzt genannt worden ist, eine Parallele zu finden. Ich finde sie nicht. Damals ging es um Folgendes: Der Kanton hatte die Liegenschaft Wengistrasse 28 im Finanzvermögen. Er baute dann einen Gerichtssaal in diese Liegenschaft ein, und dann hat das Bundesgericht auf eine Klage aus dem Kantonsrat festgehalten, nachdem nun dort ein Gerichtssaal eingebaut worden sei, gehe das natürlich nicht mehr, dass dieses Gebäude im Finanzvermögen verbleibe, es müsse ins Verwaltungsvermögen übertragen werden. Damals hatte der Kanton eine ausserordentlich grosszügige Praxis, was alles im Finanzvermögen war. Das Bundesgericht hat also mit anderen Worten das

verlangt, was wir hier machen: die Abschreibung ins Verwaltungsvermögen.

Was wären die Folgen, wenn Sie diesen Nachtragskredit nicht bewilligen würden? Ich sage das nur noch der Vollständigkeit halber: Die Liegenschaft bliebe dann im Finanzvermögen, könnte nicht für Verwaltungszwecke genutzt werden, Mittelschul- und Berufsbildungsamt müssten die Liegenschaft über kurz oder lang verlassen und die Liegenschaft müsste wieder verkauft werden. Alternative: Die Liegenschaft wird verkauft – es ist ein gutes Objekt, es hat einen sehr solventen Mieter drin, der einen anständigen Mietzins zahlt, da finden Sie auf dem Liegenschaftsmarkt jederzeit einen Käufer –, und das Mittelschul- und Berufsbildungsamt mietet weiterhin diese Räumlichkeiten. Aber beides scheint dem Regierungsrat nicht sinnvoll, weshalb er Sie einlädt, auch diesem Nachtragskredit, Position 6, zuzustimmen.

Detailberatung

Titel und Ingress

Keine Bemerkungen; genehmigt.

Position 1

2 Direktion der Justiz und des Innern

Konto 2232 Fachstelle Opferhilfe

Keine Bemerkungen; genehmigt.

Position 2

3 Direktion für Soziales und Sicherheit

Konto 3500 Kantonales Sozialamt

Keine Bemerkungen; genehmigt.

Positionen 3, 4 und 5

7 Bildungsdirektion

Konto 7406 Zürcher Fachhochschule (Beiträge und Liegenschaften)

Konto 7501 Jugend- und Familienhilfe

Konto 7502 Berufs- und Studienberatung

Keine Bemerkungen; genehmigt.

Position 6 Hochbau

8 Baudirektion

Konto 8100

Ernst Züst (SVP, Horgen): Ich muss einfach nochmals zu diesem denkmalgeschützten Gebäude reden, den Erwerb dieser Liegenschaft mit 22 Millionen Franken. Finanzdirektor Christian Huber hat uns dies juristisch erläutert, wie das eigentlich abgelaufen und für ihn auch rechtens ist. Er ist Anwalt, er muss so reden. Er hat auch gesagt, «hätte man»; ich möchte einfach auf das «hätte man» noch kurz eingehen. Aus der Warte der Verkäuferschaft dieser Liegenschaft kann man sagen: Sie sind glücklich gefahren mit diesem Geschäft, auch wenn sie mit dem Preis etwas zurückgegangen sind. Wir haben in dieser Zeit eine Riesenmiete bezahlt, eine Riesenmiete! Also dieses Objekt hat rentiert. Und sie haben das Geld heute, nachdem der Börsencrash vorbei ist. Der Kanton hat Milliarden verloren in diesem Bereich, da kann man auch sagen, «hätte man». Da müssten wir jetzt nicht über Notprogramme und so weiter diskutieren. Dies einfach noch als Feststellung zum «hätte man». Und Bezüglich der Bedürfnisse bin ich einfach auch heute noch nicht überzeugt, dass dieses Geschäft nachgewiesen ist. Die Bedürfnisse sind einfach nicht da, und deshalb wäre es problemlos möglich, dieses Geschäft, diese Liegenschaft im Finanzvermögen zu belassen, sogar bis wir das neue Rechnungslegungsmodell haben; das können Sie zwei, drei Jahre dort belassen, da passiert überhaupt nichts. Deshalb beantragt Ihnen die SVP,

diese Position abzulehnen.

Abstimmung

Der Ablehnungsantrag von Ernst Züst wird dem Antrag der Finanzkommission gegenübergestellt. Der Kantonsrat lehnt den Antrag von Ernst Züst mit 102 : 57 Stimmen ab.

Keine weiteren Bemerkungen; genehmigt.

Schlussabstimmung

Der Kantonsrat stimmt der Vorlage 4219 mit 109 : 50 Stimmen zu.

Das Geschäft ist erledigt.

Schluss der Sitzung: 12.00 Uhr

Es findet eine Nachmittagssitzung mit Beginn um 14.30 Uhr statt.

Zürich, den 13. Dezember 2004

Die Protokollführerin:
Heidi Baumann

Vom Ausschuss Ratsprotokolle der Geschäftsleitung genehmigt am 17. Februar 2005.