


**63. Sitzung, Montag, 23. August 2004, 14.30 Uhr**

 Vorsitz: *Emy Lalli (SP, Zürich)*
**Verhandlungsgegenstände**
**38. Gleich lange Spiesse für die EKZ gegenüber den  
Mitbewerbern im Elektrizitätsmarkt**

 Antrag des Regierungsrates vom 7. April 2004 zum  
Postulat KR-Nr. 367/2001 und gleich lautender Antrag  
der KEVU vom 8. Juni 2004 **4167** ..... *Seite 4959*
**39. Teilrevision des kantonalen Richtplans (Siedlungs-  
und Landschaftsplan) (Reduzierte Debatte)**

 Antrag des Regierungsrates vom 26. November 2003  
und gleich lautender Antrag der KPB vom 29. Juni  
2004 **4134** ..... *Seite 4963*
**40. Nachhaltige Entwicklung des Kantons Zürich**

 Postulat Nancy Bolleter-Malcom (EVP, Seuzach),  
Gerhard Fischer (EVP, Bäretswil) und Peter Reinhard  
(EVP, Kloten) vom 25. März 2002  
KR-Nr. 102/2002, Entgegennahme, Diskussion ..... *Seite 4970*
**41. Reduktion der Verkehrsemissionen an der West-  
tangente (Hirschwiesentunnel bis Hardplatz) in  
Zürich**

 Interpellation Ueli Keller (SP, Zürich) und Peter  
Stirnemann (SP, Zürich) vom 8. April 2002  
KR-Nr. 115/2002, RRB-Nr. 877/29. Mai 2002 ..... *Seite 4978*

#### **42. Massnahme gegen die Verkehrsüberlastung des Limmattals**

Postulat Willy Haderer (SVP, Unterengstringen), Reto Cavegn (FDP, Oberengstringen) und Hans-Peter Züblin (SVP; Weiningen) vom 13. Mai 2002

KR-Nr. 150/2002, Entgegennahme, Diskussion ..... *Seite 4987*

#### **43. Änderung von § 237 PBG – ÖV-Verbindung nur bei grossen Anlagen mit erheblichem Publikumsverkehr**

Motion Thomas Heiniger (FDP, Adliswil) und Ulrich Isler (FDP, Seuzach) vom 10. Juni 2002

KR-Nr. 179/2002, RRB-Nr. 1508/25. September 2002 (Stellungnahme)

(gemeinsame Behandlung mit KR-Nrn. 180/2002 und 181/2002) ..... *Seite 4996*

#### **44. Für eine massvolle Verkehrserschliessung - gegen ein Verbot beim Erstellen von Parkplätzen - gegen eine Einschränkung der Gewerbefreiheit**

Motion Adrian Bergmann (SVP, Meilen), Emil Manser (SVP, Winterthur) und Ueli Kübler (SVP, Männedorf) vom 10. Juni 2002

KR-Nr. 180/2002, RRB-Nr. 1508/25. September 2002 (Stellungnahme)

(gemeinsame Behandlung mit KR-Nrn. 179/2002 und 181/2002) ..... *Seite 4998*

#### **45. Gegen eine Einschränkung der Gewerbefreiheit – für eine massvolle Verkehrserschliessung**

Motion Adrian Bergmann (SVP, Meilen), Werner Bosshard (SVP, Rümlang) und Ueli Kübler (SVP, Männedorf) vom 10. Juni 2002

KR-Nr. 181/2002, RRB-Nr. 1508/25. September 2002 (Stellungnahme)

(gemeinsame Behandlung mit KR-Nrn. 179/2002 und 180/2002) ..... *Seite 4999*

## Verschiedenes

- Neu eingereichte parlamentarische Vorstösse..... Seite 5022
- Rückzüge
  - *Rückzug des Postulates KR-Nr. 2/2004..... Seite 5023*

### **38. Gleich lange Spiesse für die EKZ gegenüber den Mitbewerbern im Elektrizitätsmarkt**

Antrag des Regierungsrates vom 7. April 2004 zum Postulat KR-Nr. 367/2001 und gleich lautender Antrag der KEVU vom 8. Juni 2004  
**4167**

*Sabine Ziegler (SP, Zürich), Präsidentin der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt (KEVU):* Der Sommer ist vorbei oder halb vorbei und ich denke, manche von Ihnen haben Sommergrilladen gemacht und vielleicht auch Spiesse gebraten. Wenn wir hier im Energiegeschäft von gleich langen Spiesen sprechen, hat das nichts mit Ihrer Sommergrillade zu tun, nein ganz im Gegenteil: Es geht darum, dass die Postulanten damals, im Jahr 2001, die gleichen Marktbedingungen für die sehr stark propagierte Marktöffnung gewünscht haben; gleich lange Spiesse hauptsächlich im Raum Zürich. Hier ging es darum, dass man hauptsächlich den Elektrizitätswerken des Kantons Zürich gegenüber dem Mitkonkurrenten EWZ gleich lange Spiesse oder eben gleiche Marktbedingungen geben konnte. Es ist aber so, dass das Postulat zwischenzeitlich mehr oder weniger zu einem historischen Postulat geworden ist und sehr gut ist in der historischen Aufarbeitung der Energiepolitik und der Energiewirtschaft im Kanton Zürich der letzten paar Jahre. Damals war die Motivation dieses Postulates gerade darin zu sehen, dass im Jahre 2001 der Stadtrat dem EWZ einen gewissen Handlungsspielraum gegeben hat, so dass es Sonderverträge, Sonderbedingungen mit Kunden, die mehr als 60'000 Kilowattstunden beziehen, vereinbaren kann. Es ist aber, wie Sie auch wissen, alles anders heute: Wir haben ein EMG-Nein bekommen, die EKZ sind ins Nichts, in Richtung eines Marktes gegangen. Und heute herrscht in der Energiepolitik Ruhe – ein bisschen mehr Ruhe als hier im Rat. *(Der Geräuschpegel im Ratsaal ist beträchtlich.)* Eigentlich könnten wir sagen, «wir können das sofort

abschreiben». Ich meine aber, wenn wir schon die Opportunität haben, über Energie und den Energiemarkt zu sprechen, ist es doch so, dass wir auch ein waches Auge halten müssen. In diesem Zusammenhang sind die immer noch anhaltenden Freuden des Hexagon-Projektes zu nennen, gerade auch die laufende oder bald bevorstehende Abstimmung in Schaffhausen, wo man auch noch Leute hat, die in Richtung Hexagon gehen wollen, auch wenn wir offiziell dieses Projekt mehr oder weniger verabschiedet haben. Die Idee also, dass man in Richtung Öffnung gehen will, soll und kann, ist immer noch vorhanden. Es ist aber immer noch sehr klar, wohin der Kanton Zürich gehen will. Wir warten hier die Bedingungen der ELWO, der Elektrizitätswirtschaftsordnung, ab und das, was vom Bund noch kommt.

Es ist aber auch klar und hat in der Stellungnahme des Regierungsrats auch Freude gemacht, dass immer noch die Eigentümerstrategie gefahren wird. Es ist auch so, dass alle damaligen 60'000-Kilowattstunden-Sonderverträge mit dem EWZ rückgängig gemacht werden mussten, das heisst, dass wir im Vergleich zum EWZ schon heute gleich lange Spiesse haben und es keine für die EKZ nachteiligen Aktivitäten gab. Es sind also keine Kunden abgeworben worden, es gibt keine anderen Tarife. Wir sind am Zuwarten. Aber ich bitte Sie, dass wir auch jetzt schon ein waches Auge auf das Thema Energiewirtschaft, auf das Thema Energiepolitik haben, denn es wird in Bälde wieder klare Vorlagen geben, über die wir heftige Diskussionen führen werden.

Bezüglich des vorliegenden Postulates, Bericht und Antrag, möchte ich Ihnen den einstimmigen Kommissionsentscheid für Abschreibung beliebt machen und wünsche Ihnen auch weiterhin gute Grilladen.

*Jorge Serra (SP, Winterthur):* Natürlich können wir heute dieses Postulat abschreiben. Es ist in der Tat weit gehend Schnee von gestern, was wir heute besprechen. Andererseits – es ist gesagt worden – bereitet ja der Bund einen neuen Anlauf vor für die Öffnung des Strommarktes und es lohnt sich eben doch, ein paar Worte zu diesem Postulat zu verlieren. Das Postulat verlangte seinerzeit gleich lange Spiesse wie die Mitbewerber für die EKZ. Und zum Zweiten verlangte es einen Freiraum für Vertragsverhandlungen. Eigentlich ist dieses Postulat ja ein unbeholfener Versuch von Gewerbevertretern, zu tieferen Strompreisen zu kommen. Das mag recht sein oder auch nicht. Ich denke, die ganze Übung ist hier falsch angelegt. Warum? Die Elektrizitätswerke des

Kantons Zürich haben seit jeher den Freiraum, den man sich überhaupt nur wünschen kann. Die EKZ sind selbstständig, sie haben die Tarifhoheit bei sich, beim Verwaltungsrat; es ist nicht so, dass wir hier im Kantonsrat über die Tarife bestimmen müssten oder könnten, während eben umgekehrt gerade das EWZ, das Stadtzürcher Elektrizitätswerk – das wurde von den Postulanten offenbar nicht verstanden – keine Tarifhoheit hat, dass das EWZ in die Verwaltung eingebunden ist und das Parlament das letzte Wort hat zu den Tarifen. Und selbst nach diesem Beschluss in der Stadt Zürich, wo ein Teil dieser Tarifhoheit an den Stadtrat, an die Regierung delegiert wurde, hatte das EWZ, wenn man ihrer Logik folgen will, immer noch die weit kürzeren Spiesse als etwa die EKZ. Nun, dass die SVP diesen Sachverhalt so nicht verstanden hat, ist ja weiter nicht erstaunlich. Dass sich allerdings die Regierung dazu ausschweigt und nichts sagt, das finde ich dann doch eher bedenklich. Die Regierung hat sogar selber im Postulatsbericht geschrieben – ich zitiere: «In diesem Zeitpunkt konnte es als Gefahr für die EKZ und deren Eigentümer angesehen werden, dass die EKZ nicht in ähnlicher Weise wie das ewz auf den Wettbewerb vorbereitet wären beziehungsweise, dass die EKZ wichtige Kunden verlieren könnte.» Dieser wichtige Kunde, der hier angesprochen wird, ist die Gemeinde Zollikon, eine an die Stadt Zürich angrenzende Gemeinde. Die Zolliker haben sich seinerzeit überlegt, ob sie den Strom eben nicht mehr bei den EKZ, sondern beim EWZ einkaufen sollen. Aber da hat eben dieser Handelsspielraum, dieser Freiraum, überhaupt keine Rolle gespielt; offenbar haben da ein paar städtische Beamte etwas kundenfreundlicher und cleverer verhandelt, als es all die HSG-Manager von Axpo und EKZ getan haben. Die Regierung hat dann, durchaus nachvollziehbar, die Haltung eingenommen – eigentlich eine sehr stark monopolistische Haltung – und hat gesagt, «Zollikon ist im Hoheitsgebiet der EKZ, wir haben ein Gebietsmonopol, Zollikon muss weiterhin den Strom bei den EKZ einkaufen». Wie gesagt, diese Haltung kann man einnehmen, das kritisiere ich nicht. Bedenklich ist aber, dass dieselbe Regierung, die im Verwaltungsrat der Axpo sitzt, dort wiederum grünes Licht gegeben hat, damit die Axpo ihrerseits und ausserhalb ihres Monopolgebietes auf Kundenfang geht, also Gross- und Bündelkunden auch in der Stadt Zürich angeworben hat. Mit anderen Worten: Die Regierung hat der Stadt Zürich und den Zollikern verboten, was sie selber gemacht hat, also Wasser gepredigt und Wein getrunken.

Das zeigt auch die komplexe Rolle, die die Regierung in dieser Debatte hat. Sie hat verschiedene Hüte an. Der Spagat, den sie da machen musste, wurde ja manifest bei der Vorlage 4015 beim zweiten Versuch, die EKZ zu privatisieren oder zu liquidieren, die dann ja zurückgezogen wurde. Immerhin ist erfreulich zu hören und zu lesen, dass für die Regierung die heutige Rechtsform der EKZ keine Behinderung der Handlungsfreiheit darstellt. Das hat seitens der Regierung auch schon anders getönt. Ich bin gespannt, wie sich diese Debatte fortsetzt. Für heute bitte ich Sie, dieses Postulat abzuschreiben.

*Gaston Guex (FDP, Zumikon):* Die Fraktion der FDP beantragt, das Postulat im Sinne des Regierungsrates abzuschreiben. Wir tun dies allerdings nicht mit derselben Gelassenheit – oder um es anders auszudrücken – Sorglosigkeit, wie es der regierungsrätlichen Antwort zu entnehmen ist. Wir sind überzeugt, dass das Thema wohl für den Moment entschärft – vieles ist gegangen, vieles hat sich verändert, es wurde erwähnt –, aber noch lange nicht vom Tisch ist. Es braucht ein ausgeklügeltes, institutionalisiertes Monitoring: den Markt genau beobachten, die Konkurrenz beobachten, die internationale Entwicklung beobachten, vorbehaltene Massnahmen treffen, um bei einer Veränderung der Situation rasch und zweckmässig reagieren zu können. Auch die Ausarbeitung der Eigentümerstrategie durch den Regierungsrat scheint uns vordringlich. Wir können nicht zulassen, dass die für die Volkswirtschaft des Kantons Zürich so wichtigen EKZ Nachteile gegenüber anderen Teilnehmern im Markt in Kauf nehmen müssen.

*Natalie Vieli-Platzer (Grüne, Zürich):* Ich könnte jetzt zu einem Rundumschlag ausholen zur Energiepolitik und zur Liberalisierungspolitik. Ich tue Ihnen das nicht an, ich denke, es ist auch nicht der Moment dazu. Wie wir bereits gehört haben, handelt es sich bei diesem Postulat in der Antwort um eine historische Aufarbeitung der Gegebenheiten, die seit der Einreichung des Postulates im Jahr 2001 abgelaufen sind. Es ist sehr viel Wasser den Rhein hinuntergeflossen. Es ist sehr vieles nicht mehr so, wie es damals war. Die Ausgangslage ist eine ganz andere. Die meisten Befürchtungen haben sich nicht bewahrheitet, und inzwischen sind ja auch die Sonderverträge – das, was am meisten gestört hat in dem Sinne – mit der Stadt Zürich aufgelöst worden. Ich denke auch hier: Wir sollten den Blick in die Zukunft richten. Wir sollten ein

wachsames Auge vor allem auf die Entwicklung auf Bundesebene haben, auf die Elektrizitätswirtschaftsordnung ELWO, und in diesem Sinne auch seitens der Grünen: Abschreiben!

*Ernst Brunner (SVP, Illnau-Effretikon):* Es bleibt da nicht mehr viel zu sagen. Die SVP-Fraktion empfiehlt Ihnen, das Postulat als erledigt abzuschreiben. Dieses Postulat wurde am 3. Dezember 2001 aus echter Sorge um das Wohlergehen der EKZ eingereicht, und es fehlen mir eigentlich die Worte, um der Verdrehung der Tatsachen von Ratskollege Jorge Serra zu entgegnen. Es hat sich in der Zwischenzeit so viel entwickelt, dass wir ganz klar der Meinung sind, etwas anderes als Abschreiben sei hier falsch. Und wir empfehlen Ihnen, das auch zu tun.

*Ratspräsidentin Emy Lalli:* Die vorberatende Kommission schlägt die Abschreibung des Postulates vor. Ein anderer Antrag wurde nicht gestellt. Somit ist das Postulat abgeschrieben.

Das Geschäft ist erledigt.

### **39. Teilrevision des kantonalen Richtplans (Siedlungs- und Landschaftsplan) (Reduzierte Debatte)**

Antrag des Regierungsrates vom 26. November 2003 und gleich lautender Antrag der KPB vom 29. Juni 2004 **4143**

*Hans Frei (SVP, Regensdorf), Präsident der Kommission für Planung und Bau (KPB):* Mit dieser Vorlage soll in der Gemeinde Wangen-Brüttisellen das Bauentwicklungsgebiet zwischen den Ortsteilen Wangen und Brüttisellen dem Siedlungsgebiet zugewiesen werden. Die Umteilung dieser knapp 18 Hektaren umfassenden Fläche steht im Zusammenhang mit der angestrebten Ansiedlung des Zürcher Blumenmarktes, welcher sich bis heute in der Gemeinde Oberengstringen befindet. Der Blumenmarkt ist wegen fehlenden Entwicklungsmöglichkeiten und Verkehrsproblemen auf einen neuen Standort angewiesen. Der Blumenmarkt ist ein Engros-Markt und beschäftigt zirka 220 Personen. Er hat über 200 innerkantonale KMU als Lieferanten und Abnehmer. Auf Grund der wirtschaftlichen Bedeutung wurde die Zürcher Blumenmarkt

AG auf der Suche nach einem geeigneten neuen Standort im Kanton Zürich von der kantonalen Wirtschaftsförderung unterstützt. Unterstützt wird dieses Vorgehen auch von der Planungsgruppe Glatttal und von der Standortgemeinde. Das Gebiet zwischen den Ortsteilen von Wangen und Brüttisellen ist als Bauentwicklungsgebiet bereits nach geltendem Richtplan längerfristig für die Besiedlung vorgesehen und auf Grund der verkehrlichen Erschliessung durch die A1 beziehungsweise Oberlandautobahn ein idealer Standort. Fünf Hektaren Bruttolandfläche der insgesamt 18 umzuteilenden Hektaren werden vom Blumenmarkt beansprucht. Die mit der Umteilung des gesamten Bauentwicklungsgebietes ermöglichte Gesamtplanung betrifft deshalb für diese Fläche ausdrücklich nur die Richtplanstufe auf regionaler und kommunaler Ebene. Kurzfristig ist also lediglich die Einzonung von zirka fünf Hektaren, welche vom Zürcher Blumenmarkt benötigt werden, vorgesehen. Gleichzeitig mit der Umteilung von Bauentwicklungs- zu Siedlungsgebiet werden ein Freihaltegebiet und eine wiederherzustellende Landschaftsverbindung festgelegt. Bereits früher wurde im regionalen Richtplan auf diesem Gebiet ein Korridor für die ökologische Vernetzung festgelegt. Die Kommission für Planung und Bau hat in ihren Beratungen insbesondere in folgenden Punkten der Vorlage Klärung geschaffen:

Die Vorlage wurde in die öffentliche Auflage geschickt. Es gab keine Einwendungen. Nach glaubwürdiger Darstellung der Wirtschaftsförderung gibt es im Kanton Zürich keine bereits eingezonten Gebiete, welche den Bedürfnissen des Blumenmarktes in Bezug auf verkehrliche Erschliessung und Bezahlbarkeit für diesen Gewerbezweig genügen. Die Wirtschaftsförderung hat zweieinhalb Jahre gesucht und über dreissig Standorte geprüft. Das neu einzuzonende Gebiet wird zudem ökologisch aufgewertet.

Der Blumenmarkt ist in der Gemeinde Wangen-Brüttisellen erwünscht. Es handelt sich um einen Fachmarkt mit Detailverkauf und entsprechend grossem Verkehrsaufkommen. Die im Zentrum von Oberengstringen zum Problem gewordenen Lärmimmissionen durch Lieferanten und Käufer etwa am frühen Morgen werden durch die Lage und den direkten Autobahnanschluss hinfällig. Der Blumenmarkt soll mit seiner Umgebung zudem ansprechend gestaltet werden. Die Gefahr, dass die Gemeinde Wangen-Brüttisellen nach erfolgter Umteilung das Gebiet für anderes als den Blumenmarkt verwendet, etwa für einen Detailhandel, wird von der überwiegenden Mehrheit der Kommission als gering

eingeschätzt. Es besteht ein klarer Antrag des Regierungsrates und es wäre ein Verstoss gegen Treu und Glauben, wenn diesem Willen und der Absicht unseres Parlamentes nicht Nachachtung verschafft würde. Wir haben keinen Anlass dazu.

Die Gemeinde Wangen-Brüttisellen ist gut beraten, ein wachsames Auge bei der Umsetzung des Gestaltungsplans zu haben. Unter Berücksichtigung der genannten Klärung bitte ich Sie, der beinahe geschlossenen Mehrheit der Kommission für Planung und Bau zu folgen und der zur Debatte stehenden Teilrevision des Richtplans zuzustimmen.

*Eva Torp (SP, Hedingen):* Nachdem es dem Zürcher Blumenmarkt in der Gemeinde Oberengstringen zu eng geworden ist und dort keine Ausbaumöglichkeiten möglich sind, wurde für den Engros-Markt nach einem neuen geeigneten Standort Ausschau gehalten. Gefunden wurde das Gebiete zwischen den Ortsteilen Wangen und Brüttisellen. Der Gemeinderat Wangen-Brüttisellen hat dem Regierungsrat beantragt, das Bauentwicklungsgebiet Neuwisen/Förliwisen/Erlenwisen in Siedlungsgebiet überzuführen als neuen Standort für den Blumenmarkt. Stimmen wir dieser Teilrevision des Richtplans zu, schaffen wir die Voraussetzung, dass hier ein Blumenmarkt gebaut werden kann. Die Gemeinde Wangen-Brüttisellen hat mit der Bau- und der Volkswirtschaftsdirektion eine Vorabklärung durchgeführt und hat mit einem Schreiben vom 8. Oktober 2003 mitgeteilt, dass die Vorlage ihren Vorstellungen entspreche und sie sie unterstützt. Das gleiche ist durch die Zürcher Planungsgruppe Glatttal erfolgt.

Für diese Teilrevision spricht hauptsächlich die Arbeitsplatzzerhaltung im Kanton Zürich. Kann der Blumenmarkt im Kanton Zürich bleiben, haben weiterhin etwa 220 Beschäftigte einen Arbeitsplatz. Der ausgewählte Standort erscheint auch unter folgenden Aspekten günstig: Er grenzt an die Autobahn. Im kantonalen Verkehrsrichtplan sind hier zwei Haltestellen für die verlängerte Glatttalbahn geplant. Der Hauptverkehr findet frühmorgens statt und betrifft keine Wohngebiete. Das Bauentwicklungsgebiet ist langfristig bereits für die Besiedlung vorgesehen. Es werden ein Freihaltegebiet und eine wiederherzustellende Landschaftsverbindung festgelegt. Dieser Korridor ist für die Siedlungstrennung und die Gestaltung des Gemeindegebietes wichtig. Damit, dass die Blumen inländischer Herkunft sind, helfen wir auch 200

interkantonalen KMU, die als Lieferanten und Abnehmer mit dem Blumenmarkt verknüpft sind.

Wir sehen aber auch die Verkehrsproblematik: Es wird Mehrverkehr für die Gegend geben, die konsequent ausserhalb der Dörfer gelenkt werden muss. Der ökologische Korridor ist ein Minimum; hier wäre ein bisschen mehr begrüßenswert.

Alles in allem ist das Projekt in eine überzeugende Planung eingebettet. Die SP wird deshalb der Teilrevision des kantonalen Richtplans zustimmen.

*Peter Weber (Grüne, Wald):* Das zur Diskussion stehende Bauenentwicklungsgebiet umfasst 18 Hektaren und hat eine Bebauungsmöglichkeit von rund 200'000 Bruttogeschossfläche, ein Potenzial, das die nationalen wie internationalen Grossinvestoren fokussieren und entsprechend buhlen, weil dieser Ort am Schnittpunkt zweier Autobahnen mitten im dicht besiedelten Raum des Kantons Zürich hoch attraktiv ist. Rund ein Drittel dieses zukünftigen Siedlungsgebietes soll von der Zürcher Blumenmarkt AG und der Blumenbörse AG mit rund 200 Arbeitsplätzen genutzt werden. Das, denke ich, ist – volkswirtschaftlich beurteilt – anerkennenswert, gut für den Kanton, gut für die Gemeinde.

Trotzdem wollen wir Grünen besonders im Hinblick auf einen nachhaltigen, vernünftigen Endausbau ein grosses Fragezeichen setzen.

Zum Ersten: Es ist eine Tatsache, dass das Gebiet vom öffentlichen Verkehr ungenügend erschlossen ist. Die im Massnahmenplan 7 eingetragene Rennbahn Hardwald, eine Erweiterung der Glattalbahn, ist ein Projekt in ferner Zukunft. Deshalb sind wir der Meinung, dass für diese angestrebte Umteilung des Bauenentwicklungsgebietes ins Siedlungsgebiet eine Nutzungsbeschränkung auferlegt werden sollte, die sicherstellt, dass kein Direktverkauf an die Endabnehmer ermöglicht wird. Ich stellte in der KPB den entsprechenden Antrag, der zur Folge hatte, dass ich mich gehörig belehren lassen musste und ich allein im Regen stehen blieb. Hier zwei der Belehrungen:

Erstens: Auf Grund der klaren Planungshierarchie sei eine solche Einschränkung als Richtplanfestsetzung durch den Kantonsrat nicht zulässig und sowieso nicht rekursfähig. Die zweite Belehrung: Auf Grund der Gemeindeautonomie könne ja der Gestaltungsplan entsprechende Auflagen enthalten, oder es können Zonenänderungen auf dem Instanzenweg beantragt werden. Fazit: Die Gemeinde hat alles in der Hand.

Mit der Bezeichnung von Freihaltegebiet und einer wiederherzustellenden Landschaftsverbindung mittels eines lediglich 150 Meter schmalen Vernetzungskorridors – notabene über vier Strassenzüge und eine Autobahn – wird in der Vorlage auffällig betont, dass den Anforderungen einer zukunftsorientierten Raumentwicklung angemessen Rechnung getragen wird. Fazit: Die ökologische Vernetzung über die Autobahn bezweifeln wir.

Wir Grünen vermissen leider eine grossflächige Landschaftsaufwertung am nordwestlichen Siedlungsrand Wangen-Dübendorf, welche mit dieser Vorlage durchaus hätte verknüpft werden können. Gesetzliche Vorgaben sind mit der Revision des Landschaftsplans 1999 eigentlich vorhanden. Da der zeitliche Druck seitens Gemeinde und Käuferschaft weiter reichende und konstruktive Gestaltungsmöglichkeiten ausschliesst, können wir Grünen dieser Teilrevision nicht zustimmen.

*Hans-Heinrich Heusser (SVP, Seegräben):* Im Zusammenhang mit der Ansiedelung des bisher in der Gemeinde Oberengstringen beheimateten Zürcher Blumenmarktes soll das bisherige Bauentwicklungsgebiet zwischen den Ortsteilen Wangen und Brüttisellen dem Siedlungsgebiet zugewiesen werden; wir haben das schon einige Male gehört. Fehlende Entwicklungsmöglichkeiten und mangelnde Verkehrsinfrastrukturen machen ein Überleben des Blumenmarktes am bisherigen Standort mittelfristig unmöglich.

Beim Zürcher Blumenmarkt handelt es sich um einen Engros-Markt. Und darum, Peter Weber, hat eine Erschliessung mit öffentlichem Verkehr überhaupt keinen Sinn. Ich kann mir niemanden vorstellen, der Blumen kauft für seinen Detailhandel und der dann mit dem Tram hinfährt und irgend ein Palett Blumen mit dem öffentlichen Verkehr mitnimmt.

Bei diesem Engros-Markt betätigen sich regelmässig 200 vorwiegend KMU-Betriebe als Lieferanten oder Abnehmer. Zudem werden in diesem zu 100 Prozent privatwirtschaftlich geführten Unternehmen zirka 220 Personen beschäftigt. Der Erhalt dieses Blumenmarktes muss daher für den Kanton Zürich von grossem Interesse sein. Das gleiche Interesse hat auch die Gemeinde Wangen-Brüttisellen. Alle diese Tatsachen sind für die SVP Anlass genug, diesem Vorhaben grundsätzlich einmal positiv gegenüberzustehen. Die geplante Ansiedelung unmittelbar beim Brüttiseller Kreuz bringt den Vorteil, dass die Verkehrser-

erschliessung fast ausschliesslich und nahezu direkt über die Autobahnen erfolgen kann. Es müssen also kaum andere Strassen dafür benützt werden. Die Tatsache, dass diese Blumenbörse frühmorgens, also vor Beginn der Hauptverkehrszeit, betrieben wird, sollte auch dazu führen, dass das zu grossen Verkehrszeiten überlastete Brüttiseller Kreuz durch diesen Betrieb nicht weiter während der heiklen Tageszeit belastet wird. Gerade am Beispiel dieser Blumenbörse sollte wieder einmal klar werden, dass unsere Wirtschaft auf funktionierende Verkehrswege angewiesen ist. Die Blumen wachsen in der gefragten Qualität und in der gefragten Menge kaum dort, wo sie nachgefragt werden, ebenso wenig wie die Äpfel aus Australien oder die Orangen aus Afrika ohne funktionierende Verkehrsströme zu unseren Verbrauchern gelangen.

Mit dem klaren Bekenntnis zum Erhalt dieses Mosaiksteins im Zürcher Wirtschaftsgefüge, der der öffentlichen Hand kaum Aufwand, dafür aber Steuern einbringen sollte, wird die SVP dieser Teilrevision des kantonalen Richtplans, den Bereich Siedlungs- und Landschaftsplan, einstimmig zuzustimmen. Wir empfehlen Ihnen, das Gleiche zu tun.

*Max F. Clerici (FDP, Horgen):* Bei diesem Traktandum möchte ich vor allem einmal danken. Danken der Standortförderung des Kantons Zürich, die damit wieder einmal ihre Berechtigung dokumentiert hat, auch der Regierung und der Verwaltung, die in einer sachlichen Effizienz die Möglichkeit erbracht haben, dieses Geschäft schlank über die Bühne zu bringen.

Die Fraktion der Freisinnigen hat sich überzeugen lassen, dass wir hier ein Geschäft unterstützen, das immerhin 220 Arbeitsplätze im Kanton erhalten kann. Selber bin ich vor Ort gewesen und habe diese beiden Standorte angeschaut. Das eine in Oberengstringen ist so, dass die Erschliessung durch Wohngebiete und durch das Zentrum führt, also ein Zustand, den man sicher auch von Grüner Seite in Zukunft nicht mehr weiter tolerieren sollte, und wo ein Standortwechsel Sinn macht. In Wangen-Brüttisellen sieht man wieder einmal mehr, dass es auch möglich ist, ein Haar in der Suppe zu finden, wenn ein Standort in unmittelbarer Nähe der Autobahn ist, mit einer Erschliessung durch die Industriegebiete und so weiter. Ich möchte wirklich nicht mehr weiter in die Argumentation der Grünen oder einer Splittergrünen Fraktion eingehen, denn diese Diskussion haben wir bereits in der KPB geführt. Und dieses Gremium ist nicht bereit, eine Kommissionsdiskussion anzuhören.

Schlussallerendlich möchte ich Ihnen beliebt machen, wie die Freisinnig-Demokratische Fraktion diese Teilrevision des Richtplans zu genehmigen.

*Gerhard Fischer (EVP, Bäretswil):* Die EVP-Fraktion hat dieses Geschäft auch eingehend studiert und kommt zum Schluss, dass erstens die Verlegung des Blumenmarktes Sinn macht und zweitens 220 Personen hier weiterhin Arbeit bekommen. Im Weiteren sind wir der Meinung, dass es dort auch einen schönen Farbpunkt gibt. Wenn auch nicht alle ökologischen Anliegen so berücksichtigt sind, wie wir es vielleicht auch gerne hätten, so sind wir doch der Meinung, dass dies unterstützungswürdig ist, und werden geschlossen zustimmen.

*Eintreten ist beschlossen,*

nachdem kein Antrag auf Nichteintreten gestellt worden ist.

*Detailberatung*

*Titel und Ingress*

*I., II. und III.*

Keine Bemerkungen; genehmigt.

*Schlussabstimmung*

**Der Kantonsrat beschliesst mit 129 : 13 Stimmen, der Vorlage 4134 gemäss Antrag des Regierungsrates und der vorberatenden Kommission zuzustimmen.**

Das Geschäft ist erledigt.

#### **40. Nachhaltige Entwicklung des Kantons Zürich**

Postulat Nancy Bolleter-Malcom (EVP, Seuzach), Gerhard Fischer (EVP, Bäretswil) und Peter Reinhard (EVP, Kloten) vom 25. März 2002

KR-Nr. 102/2002, Entgegennahme, Diskussion

Das Postulat hat folgenden Wortlaut:

Der Regierungsrat wird aufgefordert, Massnahmen aufzuzeigen und vorzukehren, damit die Lebensqualität im Kanton Zürich erhalten werden kann. Insbesondere sollen konkrete Massnahmen aufgezeigt werden, damit die Luftverschmutzung und die Lärmbelastung nicht weiter zunehmen, damit die Artenvielfalt einheimischer Pflanzen und Tiere erhalten wird und damit der Boden durch Übernutzung oder Schaden nicht weiter gefährdet wird.

Begründung:

Die Resultate des Nationalen Forschungsprojektes Schwerpunktprogramm Umwelt sind alarmierend. Die verantwortlichen Forscher kommen zum Schluss, dass die ökologische Lebensgrundlage in der Schweiz ungenügend gesichert sind. Es ist offensichtlich, dass die Entwicklung des Umweltschutzes der wirtschaftlichen Entwicklung hintennach hinkt.

Damit der Kanton Zürich Standortvorteile als Wohn- und Wirtschaftskanton erhalten kann, müssen vermehrt konkrete Anstrengungen unternommen werden. Der unersättliche Mobilitätsanspruch soll in Grenzen gehalten werden. Ein massvoller Energie-, Raum- und Ressourcenverbrauch soll gefördert werden.

Nur eine nachhaltige Entwicklung kann die Lebensgrundlagen zukünftiger Generationen sichern.

*Ratspräsidentin Emy Lalli:* Der Regierungsrat ist bereit, das Postulat entgegenzunehmen. Martin Mossdorf, Bülach, hat an der Sitzung vom 23. September 2002 den Antrag auf Nichtüberweisung des Postulates gestellt. Der Rat hat zu entscheiden.

*Martin Mossdorf (FDP, Bülach):* Dieses Postulat, glaube ich, ist von einem falschen Ort platziert. Eine nachhaltige Entwicklung kann nämlich nicht im Kanton Zürich aufhören. Wenn schon, müsste etwas auf Bundesebene passieren. Ein massvoller Energie-, Raum- und Ressourcenverbrauch soll gefördert werden, das ist ein ständiger Auftrag, den die Regierung so oder so hat. Es gibt auch eine andere Broschüre, die Sie vielleicht nicht zur Hand genommen haben, nämlich die Bevölke-

rungsentwicklung. Wenn Sie diese Broschüre einmal anschauen, dann sehen Sie, dass in den nächsten Jahren, nämlich bis zum Jahr 2010, die Bevölkerung im Kanton Zürich um etwa 3 Prozent zunimmt. Ab dem Jahr 2010 wird eine Stagnation erwartet. Die Entwicklung der Beschäftigten im Wirtschaftsraum Zürich wird bis 2010 um ungefähr 10 bis 12 Prozent zunehmen. Das sind die sachlichen Grundlagen. Beim ÖV wird der ganze Verkehr um etwa 5 bis 7 Prozent zunehmen, und wir arbeiten auch daran, wie wir das lösen können. Beim Individualverkehr wird es ungefähr um 10 Prozent zunehmen; dort arbeiten wir nicht daran. Von einer unersättlichen Mobilität kann hier ganz sicher nicht gesprochen werden. Zudem sind die Massnahmen zur Bekämpfung von Lärmbelästigung und Luftverschmutzung heute gesetzlich genügend geregelt. Was ich aber zugebe, ist, dass sie langsam umgesetzt werden.

Ich bitte Sie aber, dieses Postulat nicht zu überweisen.

*Nancy Bolleter-Malcom (EVP, Seuzach):* Unser vor mehr als zwei Jahren eingereichtes Postulat ist auch nach dem letztjährigen heissen Sommer immer noch aktuell. Im Juli 2004 ist eine Medienmitteilung des Statistischen Amtes erschienen zum Thema «2003 war ein Jahr der Wetterextreme». Ein Abschnitt: «Einsetzender Klimawandel? In jüngster Vergangenheit, etwa seit 1990, zeigt sich eine ungewöhnliche Häufung von warmen Jahren. 2002 war das siebte Jahr in Folge, in dem die Jahrestemperatur um mehr als ein Grad über dem Normalwert lag.» Also!

Nun weiter zum Postulat: Im März 2002 wurde der Bericht eines während zehn Jahren erarbeiteten Umweltforschungsprogramms der Öffentlichkeit präsentiert. Am Schwerpunktprogramm Umwelt des Nationalfonds waren zwischen 1992 und 2002 mehr als 100 Forscherinnen und Forscher beteiligt. Der Bericht mit dem Titel «Vision Lebensqualität» beinhaltet Resultate, Analysen und die Empfehlungen aus dieser Forschung. Ursprünglich war das Programm gestartet worden, um technisch-naturwissenschaftliche Erkenntnisse zur Lösung der anstehenden Umweltfragen zu gewinnen. Ab 1996 folgte eine Neuorientierung, indem das Programm vermehrt auf das Thema der nachhaltigen Entwicklung ausgerichtet wurde. Das Ziel der vertieften Forschung der Sozialwissenschaften war eine verbesserte Umsetzung – ich sage Umsetzung! – vieler bekannter Massnahmen. Wie so oft sind die Massnahmen bekannt, aber die Gesellschaft ist nicht bereit, diese Massnah-

men überhaupt ehrlich zur Kenntnis zu nehmen und dann konsequent umzusetzen. Wir wissen – und handeln doch nicht. Warum? Kann es sein, dass vorgeschlagene Massnahmen manchmal unbequeme Folgen haben, oder beinhalten sie Risiken struktureller Veränderungen?

Die Tageszeitungen haben damals einige alarmierende Resultate der Forschung präsentiert. Einige Beispiele:

Erstens: In Ballungszentren und dicht besiedelten Alpentälern sterben wegen Luftverschmutzung jährlich etwa 3300 Menschen. Über die Hälfte der Luftverschmutzung geht zu Lasten des Verkehrs.

Zweitens: Der Verkehr verursacht durch Luftverschmutzung 1800 vorzeitige Todesfälle, dreimal so viel wie durch Verkehrsunfälle.

Drittens: Etwa ein Viertel der Bevölkerung, insbesondere die Anwohner entlang von Hochleistungsstrassen und Bahntrassen sowie in der Nähe von Flughäfen ist tagsüber und nachts Lärmpegeln ausgesetzt, die über den Grenzwerten von Wohnquartieren liegen.

Viertens: In der Schweiz wird jede Sekunde ein Quadratmeter Boden für Siedlungszwecke verbraucht und immer weiter von den Arbeitsorten entfernt. Ein Drittel der biologisch aktiven Böden ist durch Erosion oder Schadstoffanreicherung gefährdet.

Fünftens: Die Artenvielfalt einheimischer Pflanzen und Tiere geht in der Schweiz stark zurück, stärker als in andern Industrieländern.

Sechstens: Es zeichnet sich ab, dass die Schweiz ihre in Kyoto eingegangenen Verpflichtungen, den Ausstoss von Treibhausgasen zu reduzieren, nicht einhalten kann.

Möchten wir diese Tatsachen nicht wahrnehmen? Einige Vorschlägen aus dem Forschungsbericht lauten: Die Wirtschaftspolitik müsse verändert werden, insbesondere müsse die Kostenwahrheit bei Energie, Mobilität, Entsorgung sowie Raum- und Ressourcenverbrauch eingeführt werden. Ein Beispiel davon: Wir wissen, dass der Ausbau von Strassen und Schienen an finanzielle Grenzen stösst. Wer den Kollaps vermeiden will, muss das Verkehrswachstum bremsen. Ökologisch und ökonomisch richtig wäre es, die Zunahme des Verkehrs über den Preis zu bremsen und umzulenken. Mit dem Mobilitätswachstum verbunden ist der ausufernde Platzbedarf für Siedlungen. Immer mehr werden Siedlungen in abgelegenen Dörfern gebaut. Damit stehen vor jedem Haus zwei Autos.

Im Prinzip ist bekannt, wie der Landverbrauch eingedämmt werden kann. Stichworte sind: verdichtetes Bauen, Neunutzung von leerstehenden Industriearealen. Auch hier sind Lenkungsanreize möglich.

Weiter wird im Bericht verlangt, das CO<sub>2</sub>-Gesetz müsse konsequent vollzogen werden. Eine ökologische Steuerreform sei einzuleiten. Eigentlich sind dies altbekannte Massnahmen. Die Massnahmen sollten aber als Investition und nicht als Kosten betrachtet werden. Studien zeigen auf, dass die negativen Folgen der Massnahmen überschätzt werden. Im Zürcher kantonalen Umweltbericht 2000 wurde festgestellt, dass die bisherigen Anstrengungen im Umweltschutz gute Erfolge gebracht haben. Weiter steht aber, die jahrzehntelangen Erfahrungen zeigen, dass Erreichtes nicht einfach erhalten bleibt, sondern neuer Anstrengungen zur Sicherung bedarf. Erwähnt sind auch Anstrengungen in der Lufthygiene, im Energieverbrauch, im Bodenverbrauch und in der Mobilitätsentwicklung.

Zum Schluss steht im Bericht: Trotz verursachergerechten Abgaben und Gebühren, ist die Kostenwahrheit im Umweltschutz noch nicht vollständig umgesetzt. Jährlich verbleiben im Kanton Zürich nicht gedeckte externe Umweltfolgekosten von schätzungsweise über 1 Milliarde Franken. Ich befürchte, wie es eine Berner Zeitung zum Ausdruck brachte: Der Forschungsbericht «Vision Lebensqualität» läuft Gefahr, ein nachhaltig wirkungsloser Forschungsbericht zu werden. Und darum verlange ich, dass die Regierung zeigt, wo sie Massnahmen ergreift und wo Massnahmen ergriffen werden können. Schliesslich hat erst kürzlich Bundesrat Joseph Deiss bezüglich sozialer und ökologischer Nachhaltigkeit gesagt: Die Ambitionen dürften durchaus etwas weiter reichen, als nur bis zu Wirtschaftswachstum und sanierten Finanzen.

Ich bitte Sie, der Nachhaltigkeit weiterzuhelfen und unser Postulat, das eine nachhaltige Entwicklung des Kantons Zürich fördert, zu unterstützen.

*Matthias Gfeller (Grüne, Winterthur):* Im Namen aller Grünen in unseren Reihen und ich hoffe, auch im Namen einiger Grünen in der FDP und in der SVP – ich bin überzeugt, es gibt auch in Ihren Reihen einige, die durchaus grünes Gedankengut mittragen können – bitte ich Sie, dieses Postulat zu überweisen. Die vorangegangene Debatte hat eigentlich relativ deutlich gezeigt, wie stark die Theorie und die Praxis oft auseinander klaffen. Nancy Bolleter hat bereits darauf hingewiesen: Wenn

wir Erfolge im Umweltbereich erreichen wollen, dann dürfen wir nicht zulassen, dass Theorie und Praxis so weit auseinander klaffen. In der vorangegangenen Debatte haben wir – wir Grünen nicht, aber die Mehrheit des Rates – uns mit einem Vernetzungskorridor von lediglich knapp 200 Metern Breite zufrieden gegeben. Das ist erbärmlich und klappt eigentlich nicht einmal in der Theorie. So kann die Vernetzung nicht funktionieren. Die angesprochene Artenvielfalt im Postulatstext, werden wir so nicht über die Runden bringen. Es braucht also in diesem Rat nicht nur von Jahr zu Jahr Zwischenbilanzen über die finanzielle Lage dieses Kantons, sondern wir müssen uns von Zeit zu Zeit, vielleicht nicht von Jahr zu Jahr, aber in kontinuierlichen Abständen auch Rechenschaft darüber ablegen, wie sich die natürlichen Ressourcen dieses Kantons entwickeln. Gesundes Wirtschaften funktioniert nicht in einer ungesunden Umwelt; das müssen wir uns bewusst sein. Und das Ziel der Nachhaltigkeit ist ja gerade, die ökologischen, ökonomischen und sozialen Qualitäten weiter zu entwickeln und unter einen Hut zu bringen. Aber eben, das ist nur die Theorie, und diese in die Praxis umzusetzen, ist sehr, sehr schwierig. Das wird mit diesem Postulat allein beileibe nicht erreicht werden können. Auch das ist letztlich nur ein Tropfen auf den heissen Stein. Aber es ist ein wichtiger Anfang. Und es wäre ein sehr schlechtes Signal gerade für den wirtschaftsstarken Kanton Zürich gegenüber anderen Kantonen. Was Martin Mossdorf gesagt hat, stimmt schon. Aber wir können nicht sagen, «wir nicht, aber die andern auch». Das wäre dann wirklich eine faule Ausrede. Wir müssen auch im Kanton Zürich Ernst machen und Sorge tragen zu den natürlichen Ressourcen. Deshalb ist es wichtig, dieses Postulat zu überweisen. In diesem Sinne appelliere ich an alle, für die Nachhaltigkeit nicht nur ein theoretisches Konstrukt ist, sondern die daran glauben, dass es für die Zukunft unserer ganzen Gesellschaft sehr wichtig ist, dass wir diese Prinzipien auch verinnerlichen, dieses Postulat zu unterstützen.

*Alfred Heer (SVP, Zürich):* Im Namen der SVP beantrage ich Ihnen, dieses Postulat nicht zu überweisen.

Wir sind tatsächlich für Nachhaltigkeit und wir sind auch der Meinung, dass die Luftverschmutzung und die Lärmbelastung gestoppt werden müssen. Insbesondere vor dem Gubristtunnel muss dies der Fall sein. Deshalb können Sie, wenn Sie eine nachhaltige Entwicklung möchten,

unserer Vorstösse unterstützen, damit der Gubristtunnel endlich ausgebaut wird. Das ist die effektive Lösung, um die Luftverschmutzung und die Lärmbelastung zu verhindern.

Im Weiteren sind wir der Meinung, dass der Kanton Zürich genügend tut, um die Ökologie zu fördern. Wir haben auch unzählige Gesetze im Umweltschutzrecht, beispielsweise beim Stadionbau, die dazu führen, dass die wirtschaftliche Entwicklung hintennach hinkt. Es ist also nicht so, dass die Entwicklung des Umweltschutzes der wirtschaftlichen Entwicklung hintennach hinkt, wie Sie dies schreiben, sondern es ist eher so, dass die wirtschaftliche Entwicklung dem Umweltschutz hintennach hinkt. Also hier haben Sie eine Verdrehung gemacht, die Sie offensichtlich so sehen. Wir sehen dies ganz anders, weshalb wir Ihnen empfehlen, dieses Postulat abzulehnen.

*Willy Germann (CVP, Winterthur):* Die CVP unterstützt dieses Postulat, obwohl es zu eng formuliert ist. Und das ist vielleicht der Grund, warum SVP und FDP es nicht unterstützen.

Nachhaltige Politik heisst nicht nur, gegenwärtige Probleme bewältigen, sondern heisst auch, die Zukunft positiv gestalten, die Gesellschaft und die Welt von morgen gestalten. Dies finge damit an, Wertvolles zu erhalten. Unbestritten ist natürlich, dass da die Lebensgrundlagen erhalten werden müssen. Das ist im Postulat enthalten. Wertvolles erhalten hiesse aber auch, funktionierende soziale Netze, Sozialarbeit zum Beispiel, die privat geleistet wird, zu stützen und zu erhalten. Ich erinnere da an ein CVP-Postulat, das gerade diese Nachhaltigkeit fördern möchte. Wertvolles erhalten hiesse auch zum Beispiel, zu kulturellen Wurzeln stehen, zu bewährten Werten. Nachhaltigkeit hiesse aber auch – und da gebe ich Alfred Heer Recht –, den Staat nicht zu übernutzen, nicht Schulden zu äufnen, sondern eben auch den künftigen Generationen eine Finanzpolitik zu ermöglichen, die den Einzelnen nicht zu stark belastet.

Nun heisst Nachhaltigkeit aber nicht bloss Erhalten, sondern auch Wandel und Innovation, aber nicht in Richtung von immer mehr Quantität, sondern in Richtung mehr Qualität, Lebensqualität. Und diese Aspekte möchten wir in der Postulatsantwort im Bericht eben auch erwähnt haben, und nicht bloss die Beschränkung auf den ökologischen Aspekt. Sonst wäre Nachhaltigkeit wirklich zu eng gefasst.

*Peter Reinhard (EVP, Kloten):* Ein Teil dieses Postulates widmet sich ja auch dem Standortvorteil als Wohn- und Wirtschaftskanton, den der Kanton Zürich darstellt. Und hier möchte ich Martin Mossdorf doch darauf hinweisen, dass dies ein Aspekt ist, der eben auch in Ihrer Betrachtungsweise Eingang finden müsste, wenn Sie davon ausgehen, dass nicht nur die Schweiz ein Lebensraum ist, sondern auch der Kanton Zürich ein näherer Lebensraum ist, der für die Wirtschaft, für die Leute wesentlich ist, und dass bei der Standortattraktivität eben die Lebensqualität, die Berufsbildung, die Luft, der öffentliche Verkehr, die Erschliessung Teile sind, die wesentlich vor den Steuern zum Entscheid beitragen, wohin man zieht oder eben nicht zieht. Und da können wir das nicht einfach abschmettern und sagen, das habe der Bund zu lösen. Sondern wir haben hier auch Eigeninitiative zu ergreifen, wenn wir wollen, dass der Kanton Zürich auch in Zukunft diesen Standortvorteil erhalten kann.

Wie gesagt, dass man diese Fragen auch mit dem Bund koordinieren muss, ist unbestritten. Dass soziale Abdeckung und kulturelle Anliegen auch zu integrieren sind, ist für uns auch unbestritten. Aber wenn wir das zusammen in einem Postulat fordern, dann würden Sie zu Recht sagen, «die wollen wieder einen Multibericht haben, der ausser Papier nichts bringt und nicht wirkt». Wir wollen jetzt konkrete Vorschläge haben, wir wollen konkrete Massnahmen haben, daher begrenzen wir dies. Und wenn die Regierung in der Lage ist, anzudeuten, was flankierend eben auch noch nötig wäre, dann nehmen wir das gerne auf.

Martin Mossdorf, es stimmt auch, dass die Mobilität der Arbeiter zunimmt; es sind tatsächlich pro Jahr 3 Prozent Verkehrszunahme, die wir registrieren müssen. Wir wissen bis jetzt nichts Besseres zu tun, als dass wir eine Verkehrslenkung machen bei den Autobahnen, dass wir Millionen dafür ausgeben wollen. Es fehlen aber die Visionen, wie wir die Fragen der Zukunft regeln wollen. Und hier ist es notwendig, dass sich die Regierung Gedanken macht. Und Alfred Heer, es reicht eben nicht, einen Gubristunnel zu eröffnen und Schleusen zu öffnen und zu meinen, damit habe man Umweltprobleme gelöst. Das allein reicht nicht. Und wenn Sie für eine gewisse Nachhaltigkeit wären – und das müssten Sie als Bauernvertreter ja eigentlich, wenn ich schaue, wie viel Blei da in den Nahrungsmitteln herumschwirrt –, dann sollten Sie sich überlegen, dieses Postulat trotzdem zu unterstützen.

*Hans Jörg Fischer (SD, Egg):* Das Postulat ist meiner Meinung nach unnötig. Ich habe ein Beispiel: Wir machen genügend für den Umweltschutz. Ich wohne und arbeite ja in einer Waldlichtung – ich habe das schon einmal gesagt – mit 50 Hektaren auf dem Pfannenstiel. Es stehen heute noch drei Landwirtschaftsbetriebe dort. Jetzt gehen zwei ein. Dann gibt's noch einen Betrieb mit 34 Hektaren. Also zirka 12 bis 13 Hektaren werden der Vernetzung Pfannenstiel zugeschlagen. Und der Betrieb wird biologisch geführt. Das reicht also für mich.

*Regierungsrätin Dorothee Fierz:* Wir haben ja dem Kantonsrat gegenüber signalisiert, dass wir bereit sind, dieses Postulat entgegen zu nehmen. Der Regierungsrat ist bereit dazu, weil er davon überzeugt ist, dass eine politische Diskussion über den Begriff Nachhaltigkeit mit den gesamten Erwartungen auch angezeigt ist. Der Regierungsrat hat die Verpflichtung zu einem nachhaltigen Handeln und Politisieren in die Legislaturziele 03/07 aufgenommen. Und es ist nicht so, dass wir uns jetzt zurücklehnen können und sagen, «das ist ja eine Bundessache». Wir haben einen Verfassungsauftrag bezüglich Nachhaltigkeit. Wir dürfen diesen Auftrag aber nicht einfach dem Bund überlassen und sagen, nachhaltiges Handeln und Denken sei Bundessache und gehe uns nichts an. Nachhaltigkeit ist für mich ganz klar eine Standortattraktivität, und wir haben die Pflicht und die Schuldigkeit, immer wieder Bilanz zu ziehen: Wo stehen wir? Wo haben wir Defizite? Wo haben wir Handlungsbedarf? Und was haben wir alles erreicht? Es geht also um weit mehr, Hans Jörg Fischer, als einfach um Naturschutz oder Umweltschutz. Der Begriff Nachhaltigkeit ist für mich sehr umfassend und betrifft auch die Finanzpolitik.

Wenn Sie dieses Postulat überweisen, dann geben Sie ein Bekenntnis ab zu dieser Grundhaltung, dass wir uns einsetzen wollen auf allen Ebenen für einen nachhaltig attraktiven Kanton Zürich. Wenn Sie uns diese Unterstützung verweigern, könnte das auch ein gefährliches, falsch verstandenes Signal sein. Sie lösen mit der Überweisung keine übermässige Aktivität aus, sondern Sie fordern uns auf, einen Bericht zu verfassen, der dann eine Diskussionsgrundlage hier im Rat ist. Und ich denke, dieser Diskussion über die Nachhaltigkeit, die Defizite oder auch das Erreichte, sollte sich dieser Rat nicht verwehren.

*Abstimmung*

**Der Kantonsrat beschliesst mit 75 : 74 Stimmen, das Postulat dem Regierungsrat zur Berichterstattung zu überweisen.**

Das Geschäft ist erledigt.

*Ratspräsidentin Emy Lalli:* Ich habe noch etwas in eigener Sache: Vielleicht mag es daran liegen, dass ich heute Morgen meine Ohren geputzt habe, dass es mir so laut vorkommt heute Nachmittag in diesem Ratsaal. Ich habe Ihnen versprochen, dass ich nicht erzieherisch wirken will. Ich kann Sie einfach bitten, etwas leiser zu sein. Vielen Dank!

**41. Reduktion der Verkehrsemissionen an der Westtangente (Hirschwiesentunnel bis Hardplatz) in Zürich**

Interpellation Ueli Keller (SP, Zürich) und Peter Stirnemann (SP, Zürich) vom 8. April 2002

KR-Nr. 115/2002, RRB-Nr. 877/29. Mai 2002

Die Interpellation hat folgenden Wortlaut:

1. Seit wann ist dem Regierungsrat bekannt, dass Grenzwerte der Umweltschutzgesetzgebung entlang diesem Strassenzug dauernd und massiv überschritten sind und Auswirkungen des Verkehrs unerträgliche Lebensbedingungen für die Anwohner verursachen?
2. Was hat der Regierungsrat unternommen, um diese Verhältnisse zu verbessern?
3. Was hat er erreicht?
4. Welche Verbesserungsvorschläge hat er verworfen, und warum?
5. Wie sind die Erfahrungen mit der virtuellen Busspur auf der Westtangente während der Sanierung des Schöneichtunnels hinsichtlich eines flüssigen öffentlichen Verkehrs? Wie wertet der Regierungsrat diese Erfahrungen hinsichtlich einer dauernden Einrichtung einer Busspur Richtung Norden und Richtung Süden?
6. Welche Ziele zur Verbesserung der Verhältnisse hat sich der Regierungsrat gesetzt?

7. Was wird er als Nächstes tun?

8. Der frühere Baudirektor hat mehrfach aktenkundig (zum Beispiel KR-Protokoll vom 14. Oktober 1993, Seite 8176) zum Besten gegeben, dass mit der Eröffnung der Westumfahrung von Zürich auf der Westtangente ein Spurabbau erfolgt und damit Hoffnungen geweckt, die offenbar nicht erfüllt werden.

Was unternimmt der Regierungsrat zur Vermeidung der nächsten unhaltbaren Versprechungen und zur Erhöhung seiner Glaubwürdigkeit?

9. Wann steht der Regierungsrat vor die betroffene Bevölkerung hin und erklärt, dass mit den bisherigen Mitteln der Verkehrspolitik keine Verbesserung zu erzielen ist?

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

Auf Grund der hohen Bevölkerungs- und Verkehrsdichte gehört die Stadt Zürich zu den lufthygienischen und lärmässigen Hauptbelastungsgebieten der Schweiz. Dies gilt in besonderem Masse für die Gebiete entlang der Westtangente. Die Umweltprobleme an der Westtangente waren bereits vor Inkrafttreten des Umweltschutzgesetzes (1985) bekannt. Mit der Eröffnung des Milchbucktunnels und der Nordumfahrung 1985 ist im Abschnitt Hirschwiesentunnel–Escher-Wyss-Platz eine nennenswerte Entlastung eingetreten. Damals wurde mittels der Verkehrssteuerung der Stadt Zürich auf diese neue Verkehrssituation reagiert. Inzwischen hat allerdings der Verkehr infolge der Entwicklung vor allem im Gebiet Zürich West wieder zugenommen. Die Westtangente wird im fraglichen Abschnitt heute vorwiegend durch Ziel-Quellverkehr der Stadt Zürich belastet.

In der Stadt Zürich werden seit über 30 Jahren Luftschadstoffmessungen durchgeführt, einerseits an Dauermessstationen und andererseits während periodischen Messkampagnen mit einem stark verdichteten Messnetz. Eine solche Messkampagne wurde erstmals 1982/83 durchgeführt und in den Jahren 1989/90, 1994/95 und 1999/2000 wiederholt. An den Messstandorten entlang der Westtangente wurden und werden die Immissionsgrenzwerte der Luftreinhalteverordnung sowohl für Stickoxide (NO<sub>2</sub>), Ozon (O<sub>3</sub>) als auch für Feinstaub (PM<sub>10</sub>) teilweise sehr stark überschritten. Allerdings nahm das Ausmass dieser Überschreitungen seit der ersten Messkampagne um 30–40% ab, wobei je-

doch in den letzten Jahren die Abnahmen kleiner wurden. Die Luft immissionswerte der Standorte entlang der Westtangente sind regelmässig sehr hoch.

Das Umweltschutzrecht, insbesondere die Luftreinhalte-Verordnung (LRV; SR 814.318.142.1) und die Lärmschutz-Verordnung (LSV; SR 814.41) verpflichtet die Kantone, übermässige Immissionen durch geeignete Massnahmen zu verhindern. Entlang der Westtangente sind bereits vor 20 Jahren in allen Wohnungen die normalen Fenster durch Schallschutzfenster ersetzt worden. An verschiedenen Orten sind zudem Schallschutzwände erstellt worden. Die Kosten dieser Massnahmen sind der Baupauschale der Stadt Zürich belastet worden, da es sich um eine Strasse von überkommunaler Bedeutung handelt.

Der Regierungsrat hat zudem erstmals 1990 einen Massnahmenplan Lufthygiene festgesetzt, der 1996 aktualisiert und soeben ergänzt wurde. Die bisher eingeleiteten und umgesetzten lufthygienischen Massnahmen auf verschiedenen Stufen (Bund, Kanton, Gemeinde) haben dazu geführt, dass in der Stadt Zürich die Immissionsgrenzwerte (IGW) für Schwefeldioxid (SO<sub>2</sub>), Kohlenmonoxid (CO), Schwermetalle und gröberen Staubbiederschlag im ganzen Stadtgebiet eingehalten werden können. Betreffend NO<sub>x</sub> konnte eine deutliche Verringerung der Belastung erreicht werden, wobei jedoch an besonders dem Verkehr ausgesetzten Standorten, wie beispielsweise entlang der Westtangente, die IGW immer noch deutlich überschritten werden. Ebenfalls ein Rückgang konnte bei der Belastung mit Feinstaub (PM10) erreicht werden. Trotzdem kann aber der IGW auf fast dem gesamten Stadtgebiet noch nicht eingehalten werden. Insbesondere ist die Belastung an der Westtangente immer noch doppelt so hoch wie zulässig.

Allgemein ist in den nächsten Jahren als Folge von bereits beschlossenen oder geplanten Verschärfungen von Rechtsnormen (z.B. strengere Emissionsvorschriften bei Motorfahrzeugen, Revision der LRV) eine deutliche Verbesserung im Bereich der Verkehrsemissionen zu erwarten. Allerdings ist auch darauf hinzuweisen, dass diese Minderemissionen durch die anhaltende Zunahme beim Verkehrsaufkommen teilweise kompensiert werden dürften. Auch in Zukunft kann, insbesondere an besonders dem Verkehr ausgesetzten Standorten wie entlang der Westtangente, nicht garantiert werden, dass die IGW eingehalten werden können. Zudem werden sich auch andere Entwicklungen, wie beispielsweise das Wachstum beim Flugverkehr (durch Erhöhung der Hin-

tergrundbelastung) oder die sich abzeichnende Erhöhung des Anteils an Dieselpersonenwagen (mit deutlich höheren Emissionen bezüglich  $\text{NO}_x$  und vor allem  $\text{PM}_{10}$ ), auf die zukünftige Belastung der Westtangente auswirken.

Der Regierungsrat hat keine lufthygienischen Verbesserungsmaßnahmen verworfen, die sich direkt auf die Westtangente bezogen hätten. Im Gegenteil wurden mit der Massnahme PV1 des Luft-Programms 1996 flankierende Massnahmen zur Westumfahrung Zürich beschlossen. Das Gesamtkonzept wurde im November 2001 bewilligt und damit die eigentliche Projektphase eingeleitet. Es ist vorgesehen, die flankierenden Massnahmen auf den Zeitpunkt der Eröffnung der Westumfahrung zu treffen. Für die Erarbeitung und Festsetzung von Lärmsanierungsprogrammen an der Westtangente ist die Stadt Zürich als Strasseneigentümerin zuständig; sie müssen jedoch durch den Regierungsrat genehmigt werden (vgl. §45 des Strassengesetzes; LS 722.1). Soweit bekannt ist derzeit kein solches Programm in Bearbeitung. Die Möglichkeiten für einen weiter gehenden Lärmschutz sind denn auch sehr beschränkt und könnten praktisch nur auf Kosten des Verkehrsflusses auf der Westtangente erreicht werden.

Die «virtuelle» Busspur für die Trolleybuslinien 33 und 72 auf der Hardbrücke und der Rosengartenstrasse war eine Notlösung während der Sanierung des Schöneichtunnels. Die jeweils rechte Fahrspur konnte lediglich von Trolleybussen durchgehend befahren werden. Den übrigen Fahrzeugen stand diese Fahrspur nur noch für Ein- und Ausfahrten zur Verfügung. Diese Massnahme hat sich während der Umbauarbeiten bewährt und insbesondere dazu geführt, dass die Behinderungen der beiden genannten Buslinien verhältnismässig gering und die Verspätungen in einem verantwortbaren Rahmen blieben. Diese Busbevorzugung auf der Westtangente war allerdings nur als vorübergehende Anordnung bis zum Ende der Bauarbeiten im Schöneichtunnel geplant. Ausserdem stand sie im Verbund mit zahlreichen weiteren Massnahmen zwischen Hardbrücke und Schwamendingen. Sie trug wesentlich dazu bei, dass der als Alternative zum eigenen Auto empfohlene öffentliche Verkehr trotz des Spurabbaus im Zusammenhang mit den Sanierungsarbeiten im Schöneichtunnel seinen Betrieb zuverlässig aufrechterhalten konnte. Auch wenn die Erfahrungen mit dieser Notlösung positiv waren, kann sie nicht ohne weiteres als dauernde Einrichtung weitergeführt werden, da die Verkehrsbelastung seit Abschluss der Sanierungsarbeiten wieder zugenommen hat und die Reservierung einer

Fahrspur pro Richtung für den Busverkehr die Kapazität für den – wie oben erwähnt – vor allem hausgemachten Individualverkehr sehr stark einschränken würde. Die heutige Verkehrsbelastung auf der Hardbrücke und auf der Rosengartenstrasse bewegt sich in der Nähe der Leistungsgrenze. Dabei kommen die Fahrzeuge des öffentlichen Verkehrs im ungestörten Verkehrsablauf verhältnismässig flüssig vorwärts. Bereits kleine Störungen im Verkehrsablauf, verursacht durch Verkehrsüberlastungen, Pannenfahrzeuge, Unfälle oder Sperrungen von Fahrstreifen im Schöneichtunnel bewirken aber bereits erhebliche Behinderungen und Verspätungen des öffentlichen Verkehrs. Bei der Erarbeitung des Konzepts der flankierenden Massnahmen im Zusammenhang mit der Westumfahrung von Zürich wird auch zu prüfen sein, ob die Verkehrsführung auf der Westtangente dauerhaft geändert werden muss.

Die Entlastung der Rosengartenstrasse ist ein langfristiges Ziel, das nicht wie ursprünglich angenommen durch die sich im Bau befindende Westumfahrung erreicht werden kann. Das liegt am oben erwähnten überwiegend stadtbezogenen Verkehr auf dieser Achse. Diese Erkenntnis wurde bei der Erarbeitung der flankierenden Massnahmen Westumfahrung aus den vertieften Verkehrsuntersuchungen gewonnen. Daher muss dieses Ziel mit anderen Mitteln erreicht werden.

Der im kantonalen Richtplan Verkehr eingetragene Waidhaldetunnel wurde im Rahmen der Dringlichkeitsreihung Ortsumfahrungen mit hoher Priorität und zusätzlicher kantonalen Bedeutung eingestuft. Mit dem Bau dieses Tunnels könnte die Rosengartenstrasse sehr stark entlastet werden. Es ist vorgesehen, für diese Entlastungsmassnahme eine umfassende Beurteilung der Zweckmässigkeit vorzunehmen und damit eine solide planerische Grundlage für die Projektierung zu schaffen. Projektierung und Verwirklichung hängen allerdings von den Finanzierungsmöglichkeiten des Strassenfonds ab. Der derzeitige Bestand des Strassenfonds verunmöglicht eine Ausführung dieses Bauwerks. Sind die gegenwärtigen Anstrengungen zur Verbesserung des Finanzierungskonzepts erfolgreich, so sind die Chancen gut, dass der Entlastungstunnel verwirklicht wird. Es kann allerdings auch dann nicht mit einer kurzfristigen Lösung gerechnet werden.

*Ueli Keller (SP, Zürich):* Es geht hier auch um Nachhaltigkeit, nicht nur auf der unverbindlichen Ebene der Berichterstattung, sondern auf

der Ebene der konkreten Taten. In diesem Vergleich überrascht die Interpellationsantwort in verschiedener Hinsicht. Sie überrascht zum Teil angenehm, zum weitaus kleinsten Teil allerdings, indem der Regierungsrat jetzt öffentlich behauptet, dass die Westumfahrung und der Üetlibergtunnel an der Rosengartenstrasse nur eine geringe Verkehrsentlastung bringe und deshalb keine Spurreduktion zulasse und damit eingesteht, dass das, was er zehn Jahre lang behauptet hat, völlig verkehrt war. Allerdings tut er dies ohne die geringste Entschuldigung bei der betroffenen Bevölkerung oder Ausdruck des Bedauerns über die geweckten falschen Hoffnungen und die nutzlos vertane Zeit. Und die Antwort überrascht ausgesprochen unangenehm in Bezug auf den Blick in die Zukunft. Da wird doch immer noch behauptet, dass mit einem weiteren dieser vielen im Verkehrsrichtplan eingetragenen Tunnels – diesmal mit dem Waidhaldetunnel – die Rosengartenstrasse sehr stark entlastet werden könne; irgendwann einmal, kurz nach dem Sankt-Nimmerleins-Tag. Ein weiteres Mal werden falsche Hoffnungen geweckt mit einem Millionen-teuren Unding, das die Entlastung nicht leisten könnte, die jetzt behauptet wird, falls es denn je überhaupt gebaut würde. Die Interpellationsantwort überrascht auch unangenehm in Bezug auf die sehr unvollständigen Angaben und Hinweise zum Luftprogramm, welches gelobt wird, weil darin bereits 1996 die flankierenden Massnahmen beschlossen wurden. Da steht doch im Luftprogramm von 1996 unter der Massnahme PV 1 unter anderem in einer nicht abschliessenden Aufzählung, dass die Rosengartenstrasse und die Bucheggstrasse abklassiert und auf zweispurige Strassen reduziert werden sollen. Diese Massnahme wird auch in der Ergänzung 2002 des Luftprogramms in keiner Weise relativiert und wir fordern sie immer noch.

In ihrer Antwort schreibt die Regierung: Auch in Zukunft könne nicht garantiert werden, dass die Immissionsgrenze hätte eingehalten werden können. Ja wieso glaubt die Baudirektion eigentlich, dass wir dafür Verständnis haben sollten? Dass gerade hier den Leuten zugemutet werden soll, was ungesetzlich ist? Bisher glaubte ich noch, dass auch FDP-Regierungsmitglieder sich noch dafür verantwortlich halten, die geltende Rechtsordnung einzuhalten. Weiter überrascht die Antwort unangenehm in Bezug auf die ausführlichen Ausweichmanöver, um die gestellten Fragen nicht genau beantworten zu müssen. Da gibt es keinerlei Auskunft darüber, was auf dem Abschnitt Hirschwiesentunnel bis Bucheggplatz denn zu geschehen habe. Zu diesem Teilabschnitt ist auch an eine einzelne der vielen Episoden in diesem 32-jährigen Trau-

erspiel der Westtangente zu erinnern. Unser Kollege, Alt-Kantonsrat Arthur Gassmann hat schon vor 20 Jahren mit einer Einzelinitiative im Gemeinderat der Stadt Zürich verlangt, dass dieses kurze Strassenstück unterirdisch geführt würde. Dank den falschen Versprechungen des damaligen Baudirektors im Chor mit dem damaligen bürgerlichen Gemeinderäten – einige von ihnen sitzen heute auch wieder unter uns – wurde diese Einzelinitiative 1993 dummerweise zurückgezogen, in der falschen Hoffnung auf bessere Zeiten nach der Üetlibergtunnel-Eröffnung. An diesem Strassenstück, zu dem Sie, wie erwähnt, keine Aussage machen in der Interpellationsantwort, leben über tausend Leute in einigen hundert Wohnungen überwiegend im Besitze von Wohnbaugenossenschaften. Erinnert Sie das an die Autobahnschneise in Schwamendingen? Mich auch. Bei beiden Vorlagen geht es um deutlich mehr Immissionen und Betroffene und um eine Lösung für viel weniger Geld als im Aathal in Unterwetzikon.

Die Interpellationsantwort überrascht unangenehm, weil sie die bisher einzige praktikable und erfolgreiche Lösung, nämlich die virtuelle Busspur als Notlösung bezeichnet. Eigentlich ist es mir egal, wie Sie dem Ding sagen, weil dieser erprobte Spurabbau eine Lösung ist, die einfach schnell, billig und wirksam zu realisieren ist. Das ist, was es braucht, denn die Not ist gross seit 32 Jahren. Ob es Unfähigkeit ist oder Börsartigkeit oder einfach nur Bequemlichkeit, die zu den bisherigen einseitigen Bevorzugungen des motorisierten Individualverkehrs an der Rosengartenstrasse geführt hat, ist mir egal. Sie muss einfach radikal geändert werden. Wenn es nämlich so ist, dass der Verkehr an der Rosengartenstrasse hausgemacht ist, wie Sie behaupten, dann wollen wir die damit zusammenhängenden Probleme auch hausintern lösen und nicht immer vom Kanton daran gehindert werden. Diese minimale Einschränkung der Freiheit motorisierter Individualisten, überall, jederzeit, zu jedem Zweck herumkurven zu können, ist zu messen an der weit massiver eingeschränkten Freiheit der Anwohnerinnen und Anwohner, irgendwo ein Restchen frische Luft, Sicherheit, Ruhe und ein wohnliches Quartier zu finden.

*Gabriele Petri (Grüne, Zürich):* Sie erlauben mir einige grundsätzliche Ausführungen zum Thema Verkehr im Anwendungsfall Westtangente: Bringt uns der Verkehr wirklich weiter? Verkehr ist nicht gottgegeben, Verkehr ist nicht nur das Bündeln und Kanalisieren von automobilen

Strömen. Verkehr ist immer die Folge von raumplanerischen, richtplanerischen, nutzungsplanerischen Entscheiden – auch Fehlentscheiden. Der Thurgau beginnt am Escher-Wyss! Was sich am Escher-Wyss lebensbedrängend verdichtet, ist auf dem Seerücken lebensfördernd verdünnt. Dass es im Thurgau und anderswo so schön ist, dafür sind die Escher-Wyss-Plätze Voraussetzung. Oder mit anderen Worten und Zahlen des Tiefbauamtes der Stadt Zürich und der Baudirektion des Kantons Zürich: Der Binnenverkehr, also der Verkehr innerhalb der Stadt Zürich wird zu 78 Prozent ohne Privatauto erledigt. Im Gegensatz dazu steigt bei grenzüberschreitendem Ziel- und Quellverkehr der Anteil Autoverkehr, nicht nur aus dem schönen Thurgau. Wir sind dort auf satten 60 Prozent Autoverkehr. Da darf man sich doch wieder einmal fragen: Was um Himmels Willen bewegt, mobilisiert die Leute zu Zehntausenden in dieser Stadt und in diese Stadt? Ist es das Pendlerdasein, wo der Büroalltag schon hinter der Windschutzscheibe beginnt? Zum Teil. Aber nur 25 Prozent der täglichen Wegstrecken dienen der Arbeitswelt. Nein, der Hauptteil unseres emsigen Tuns als Verkehrsteilnehmende ist mit 62 Prozent dem Einkaufen und der Freizeit gewidmet oder vielleicht geopfert. Wirtschaftlich ebenso interessant auch dieser Trend, die Sie unschwer an den zahlreichen geplanten Grossprojekten für Multiplexkinos, Freizeit- und Einkaufszentren ablesen können. Ein hartes Pflaster für eine sorgfältige Raumplanung und auch ein hartes Pflaster für eine finanzierbare Verkehrsplanung, wenn der Markt, die Wirtschaft die Verkehrsmenge und die Verkehrsströme schon vorgegeben oder – noch schlechter – in Beton gegossen haben; ich erinnere an die Hardbrücke.

Und Zürich? Zürich ist mittendrin und verfügt über die grösste Geschossflächenkapazität im Kanton Zürich; über 23 Millionen Quadratmeter in Zürich mitten im boomenden, brodelnden Agglomerationskreis: im Norden der Flughafen und das untere Glatttal – immerhin der fünftgrösste Siedlungsteppich in der Schweiz –, im Westen das Shoppyland Limmattal und im Süden die grösste Verkehrsmaschine auf städtischem Boden, das Autobahndreieck Brunau, wo die N20 zusammen mit der N4 auf die N3 treffen. Das die Stadt Zürich! Und dass diese «Backpulver essenden» Entwicklungsgebiete in Zürich Nord, in Zürich West, in Zürich Süd nicht unbedingt zur schönen Zeit gezählt werden, sondern eher zur Gebrauchsschweiz, zum letzten Rest, der sehr intensiv genutzt wird, darf nicht darüber hinwegtäuschen, dass wir, die 360'000 Stadtzürcherinnen und Stadtzürcher auch hier wohnen und le-

ben. Es wird nicht nur her- und hin-, zu- und weg- und durchgefahren, es wird hier auch gewohnt und gelebt. Und trotz derzeitigem wirtschaftlichem Boom, Arealverwertungsboom – da haben Sie sicher Verständnis – sind wir nicht bereit, nur die vielfältigen Defizite und Lasten, Steuern, Umwelt-, Luft-, Lärm-, Wohnqualität, Infrastruktur zu berappen und zu ertragen und uns nur mit Pflasterlipolitik zufrieden zu geben. Wir erwarten auch Qualität – auch an der Westtangente. Keine weiteren Nordumfahrung! Keine Westumfahrung der Westtangente, übersetzt: kein freisinnig propagierter Waidhaldetunnel! Kein Stadttunnel! Keine Mythen, die allesamt nur versuchen, darüber hinwegzutäuschen, dass Sie sich mit Ihrem autogängigen Urbi et Orbi in den letzten 30 Jahren so ziemlich verfahren haben! Keine Optimismus-Hitparade mehr! Keine freisinnigen Geisterfahrten mehr! Keine bürgerlichen Strassenbau-Workshops mehr zu Lasten der Bevölkerung! Wir wollen nur eines, nur eines: Dass nur alle 30 Jahre einmal ein kleines Versprechen eingehalten wird – das absolute Minimum! Zu mehr fehlt Ihnen ja der Mut, bekannterweise.

Darum nochmals das Zitat Ihres Ständeratskandidaten und immer noch Ständerates (*Hans Hofmann*), als damaliger Baudirektor am 4. Oktober 1993 hier in diesem Ratsaal, ich zitiere: «Es ist unbestritten, dass auf den Zeitpunkt der Eröffnung... (*Die Redezeit ist abgelaufen. Freude auf der rechten Ratsseite.*)

*Carmen Walker Späh (FDP, Zürich):* Ich spreche im Namen der FDP-Fraktion. Die täglichen Staumeldungen entlang der Westtangente, einem über 31-jährigen Provisorium und die damit einhergehenden Belastungen für Mensch und Umwelt sind längstens bekannt. Messungen entlang der Westtangente zeigen seit Jahren eine Überschreitung der Emissionsgrenzwerte der Luftreinhalteverordnung sowie für NO<sub>2</sub>, Ozon und PM10, den so genannten Feinstaub. Die FDP hat das Problem schon lange erkannt. Sie fordert deshalb mit Nachdruck den Bau eines unterirdischen Entlastungstunnels, des Waidhaldetunnels, wie es bereits gesagt wurde, zur Entlastung der betroffenen Wohnquartiere. Die FDP-Fraktion hat daher das Postulat für den Bau eines Waidhaldetunnels mit der Sprechenden als Erstunterzeichnerin geschlossen unterstützt. Der Rat hat sogar am 14. Juni 2004 dieses Postulat wenige Woche vorher als dringlich erklärt. Es ist meines Wissens ein Novum in der Verkehrspolitik, den Bau eines Tunnels als dringend zu erklären. Auch

FDP-Baudirektorin Dorothee Fierz beziehungsweise die Baudirektion hat die Problematik schon längstens erkannt und den heute im Richtplan eingetragenen Waidhaldetunnel unter die Ortsumfahrungen mit hoher Priorität und zusätzlicher kantonaler Bedeutung eingereicht. Nun warten wir gespannt auf das Ergebnis der Projektstudie «Stadttunnel, Verkehr Zürich West». Sie wurde uns auf Ende 2004 in Aussicht gestellt. In dieser Zweckmässigkeitsstudie ist der Bau eines Waidhaldetunnels ebenfalls Bestandteil der Prüfung, was wir sehr begrüßen.

Die FDP-Fraktion lehnt Massnahmen ab, die darauf abzielen, den Verkehr auf diesem Streckenabschnitt ohne eine solche Entlastungsachse durch einseitige Spurreduktionen vorzeitig einzudämmen. Bei diesen schweizweit bekannten Verkehrskapazitäten von über 70'000 Fahrzeugen täglich kann eine solche Forderung höchstens als realitätsfremd bezeichnet werden. Denn damit wird das Problem überhaupt nicht gelöst, sondern höchstens in die Wohnquartiere hineingelegt; das haben wir bei der von Ihnen organisierten Sperrung der Westtangente am 6. und 7. September 2003 eindrücklich erlebt. Dasselbe gilt übrigens für den Bau einer neuen separaten Busspur. Auch diese würde erst möglich, wenn wir diese Entlastungsachse haben.

Die FDP-Fraktion wird sich daher mit aller Kraft weiterhin dafür einsetzen, dass das Verkehrsproblem entlang der Westtangente, entlang dem Provisorium und der Rosengartenstrasse dauerhaft einer Lösung zugeführt wird mittels Waidhaldetunnel.

*Ratspräsidentin Emy Lalli:* Der Interpellant hat seine Erklärung zur Antwort des Regierungsrates abgegeben.

Das Geschäft ist erledigt.

#### **42. Massnahme gegen die Verkehrsüberlastung des Limmattals**

Postulat Willy Haderer (SVP, Unterengstringen), Reto Cavegn (FDP, Oberengstringen) und Hans-Peter Züblin (SVP, Weiningen) vom 13. Mai 2002

KR-Nr. 150/2002, Entgegennahme, Diskussion

Das Postulat hat folgenden Wortlaut:

Der Regierungsrat wird aufgefordert, zeitgerecht flankierende Massnahmen und nötige Kapazitätsanpassungen nach der Eröffnung der dritten Bareggtunnelröhre zur Verhinderung eines totalen Verkehrskollapses auf dem Weininger Kreuz sowie gegen den Ausweichverkehr auf das übrige kantonale und kommunale Strassennetz des Limmattales zu planen und der Realisierung zuzuführen.

Begründung:

Mit der Eröffnung der dritten Bareggtunnelröhre wird bereits im Jahr 2003 gerechnet. Die Umfahrung Birmensdorf und der Bau des Üetlibergtunnels haben zeitlich gegenüber dem Bauprogramm wesentlich Vorsprung. Ohne flankierende Massnahmen auch im effektiven zentralen Limmattal (Gemeinden Schlieren, Urdorf, Dietikon, Weiningen und Unterengstringen) wird der Verkehr, vor einer Eröffnung der dritten Gubriströhre und der Kapazitätserweiterung der Nordumfahrung, im Limmattaler Kreuz kollabieren und in die genannten Gemeinden ausweichen.

Die Zweckmässigkeitsbeurteilung (ZMB) N1/N20 Nordumfahrung Zürich hat unzweideutig belegt, dass ohne diesen Ausbau die Verkehrsproblematik im Limmattal nicht zu bewältigen ist. Zudem wird auch das Furttal schwer in Mitleidenschaft gezogen. Die Zürcher Planungsgruppe Limmattal (ZPL) hat an ihrer Delegiertenversammlung nebst einer regionalen Netzstrategie, welche auch den Ausbau des öffentlichen Verkehrs beinhaltet, eine Resolution als «Offenen Brief» an den Regierungsrat des Kantons Zürich verabschiedet. Darin verlangt die ZPL dringlich, die Planung und Realisierung der Nordumfahrung und der dritten Gubriströhre voranzutreiben und mit allem Engagement auf eine Realisierung bis zum Jahr 2010 hinzuarbeiten. Ein breit abgestütztes Komitee im Limmattal unterstützt diese Bestrebungen.

Die geplanten Massnahmen sollen auch die nötigen Lärmschutzmassnahmen an den Hochleistungsstrassen (HLS) sowie das Verhindern von Ausweichverkehr in die Städte und Dörfer beinhalten.

*Ratspräsidentin Emy Lalli:* Der Regierungsrat ist bereit, das Postulat entgegen zu nehmen. Thomas Hardegger, Rümlang, hat an der Sitzung vom 23. September 2002 den Antrag auf Nichtüberweisung des Postulates gestellt. Der Rat hat zu entscheiden.

*Thomas Hardegger (SP, Rümlang):* Die Forderung der Postulanten nach flankierenden Massnahmen, die den Ausweichverkehr auf das kommunale Strassennetz verhindern sollen, ist sehr wohl ein berechtigtes Anliegen. Aber die Postulanten geben in ihrer Begründung gleich noch vor, wie sie die Lösung sehen: Beschleunigter Ausbau der Nordumfahrung mit raschest möglicher Realisierung der dritten Gubrist-Röhre. Einen Bericht, der ein weiteres Mal den Autobahnausbau als Allheilmittel preist, ist unnötig. Wir lehnen deshalb die Überweisung des Postulates ab.

Man will das Abdrängen des Verkehrs auf das übrige kantonale Netz verhindern und selber tut man alles dafür, dass das Verkehrsaufkommen weiter zunimmt, insbesondere der selber produzierte Ziel- und Quellverkehr. Aus der gleichen politischen Ecke kommt dann die Forderung nach Behinderung des ÖV; wir werden das im nächsten Traktandum ja dann sehen. Und da streiten sich die beiden Gemeinden des Limmattals – beidseits der Kantons Grenzen notabene – um die Ansiedlung von Einkaufszentren und staunen anschliessend, dass sie durch die Blechlawinen in den umliegenden Dörfern zusätzliche Belastungen erhalten. «Sind die Zürcher dümmer als die Aargauer?», fragt man sich an den Stammtischen. Wieso haben die Zürcher Behörden nicht schon bei der Planung des Baregg-Ausbaus an die Auswirkungen der Eröffnung gedacht und mitgeredet? Man könnte fast glauben, die Aargauer hätten den Bareggtunnel heimlich gebaut. Und heute ist man der Bewunderung voll, dass die Aargauer dies in nur sechs Jahren geschafft haben. Baudirektorin Dorothee Fierz ist so überrascht von der Baregg-Eröffnung, dass ihr die Chinesen noch die paar Meter Stahlrohre vor der Nase haben wegkaufen können, mit denen sie die flankierenden Massnahmen hätten anzeigen wollen; die flankierenden Massnahmen, die ja eine Zunahme der Belastung höchstens verlangt haben, aber sicher kaum spürbare Entlastungen bringen. Wieso hat von den Aargauern niemand ein Modalsplitt verlangt oder die Mitfinanzierung der flankierenden Massnahmen? Die Verbesserung, die sie der einen Region bringen könnte, führt zwangsläufig zu zusätzlichen Lasten in den anderen benachbarten Regionen. Man kann das interkantonale Verkehrsaufkommen nicht lokal bewältigen wollen. Die geplanten flankierenden Massnahmen im Furttal geben einen Eindruck von den Möglichkeiten, mit denen das Limmattal entlastet werden soll. Das Furttal als integralen Stauraum zu organisieren, bringt der Bevölkerung statt des versprochenen Schutzes noch mehr Belastung. Und auch die geforderte be-

schleunigte Realisierung der dritten Gubrist-Röhre verlagert den Stau ins nächste Tal, ins Glatttal. Eine Gesamtschau ist nötig, eine, die die Entwicklungsplanung und die Verkehrsplanung in Übereinstimmung bringt. Das ist eine, die alle Verkehrsteilnehmer berücksichtigt und sowohl den Ziel- und Quellverkehr als auch den Transitverkehr ernst nimmt. Die geforderten Kapazitätserweiterungen tragen nicht zur Verlagerung auf die Schiene bei, weder die Lärm- noch die Luftbelastung werden als Summe im Limmattal wie in den angrenzenden Tälern abnehmen.

Wir unterstützen alle Massnahmen, die mithelfen, die Wohnqualität im Limmattal zu verbessern. So ist das Projekt der Stadtbahn Limmattal ausserordentlich begrüssenswert. Das Verkehrsaufkommen aus dem Aargau in den Griff zu bekommen, gelingt aber einzig mit der Reduktion der Strassenkapazitäten und der Verlagerung der Fahrten auf den ÖV. Das wird von den Postulanten nicht gefordert. Das Setzen auf mehr Fahrspuren schafft mehr Belastung und löst keine Stauprobleme. Sie verschiebt diese lediglich.

Sie rufen nach neuen Strassen und wollen nicht einsehen, dass das zwangsläufig zu einer Mehrbelastung führt. Also rufen Sie nachher nach Schutz vor den Auswirkungen der von Ihnen verantworteten Politik. Das ist eine schizophrene Argumentation und eine viel zu enge Sichtweise. Dazu können wir nicht Ja sagen. Verzichten wir auf die Überweisung des Postulates.

*Willy Haderer (SVP, Unterengstringen):* Bereits im Jahr 2001 wurden von linker Ratsseite Schutzmassnahmen vor der Entwicklung durch die Baregg-Eröffnung gefordert. Allerdings trugen damals diese Postulanten sehr kurzsichtige Lesebrillen und konnten von der Stadtmitte nicht über den Hardturm und über die Rosengartenstrasse hinaus schauen. Das Limmattal interessierte sie überhaupt nicht und vom Furttal wurde gar nicht gesprochen.

In der Zwischenzeit hat im Limmattal eine grosse Entwicklung stattgefunden. Die Zürcher Planungsgruppe Limmattal (ZPL) hat ein Gesamtverkehrskonzept erstellt; die Stadtbahn wurde daraus erwähnt. Und es ist schlussendlich dieses Ziel formuliert worden, und zwar nicht, wie das ursprünglich einmal schien, dass man nur die Strecke von Zürich nach Schlieren anhängen wollte und dann den unteren Teil, die Verbindung von Dietikon mit dem Aargau, sondern ich habe damals als Präsi-

dent der ZPL durchsetzen können, dass eine durchgehende Stadtbahn geplant wird, damit wirklich eine zusätzliche Kapazitätssteigerung, die glaubwürdig ist, im Limmattal errichtet werden kann.

Und nun kommen Sie und sagen, man brauche keine flankierenden Massnahmen, weder im Furttal noch im Limmattal. Wir haben nun die offenen Röhren im Baregg und es wird sehr kritisch werden, wenn nebst diesem zusätzlichen Verkehr dann auch noch der Verkehr der N4 aus dem Knonaueramt, aus der Innerschweiz und dann über den Üetlibergtunnel auch noch aufs Limmattaler Kreuz hinauskommt. Diese Situation hat die Baudirektion richtig erkannt und verschiedene Massnahmen ins Auge gefasst. Die nötigste und dringendste ist jetzt die Steuerung des Verkehrs. Wir haben – zwar mit Knurren und mit etwelchen Bedenken – zugestimmt und wollen das beobachten. Wir haben im Herbst, im November, wieder Gelegenheit, wenn die Baudirektion an der Delegiertenversammlung der ZPL referieren wird. Wir haben im Januar 2005 bereits wieder ein Datum abgemacht, an dem wir die künftigen Resultate – dannzumal mit den Steuerungsmassnahmen – anschauen und Korrekturen anbringen können. Aber das täuscht nicht darüber hinweg, dass der Gubristtunnel so rasch als möglich gebaut werden muss. Wenn der Gubristtunnel diese Kapazitätssteigerung nicht erhält, wird im Limmattal in Sachen Verkehr Wildwest herrschen. Wir haben heute bereits eine Überhandnahme des internen Verkehrs im Limmattal, den wir mit sehr guten Busverbindungen abnehmen wollten und zum Teil auch konnten. Aber wir müssen heute zur Kenntnis nehmen, dass es so, wie das im Nordteil der Stadt Zürich der Fall ist, auch hier im Limmattal zu grossen Kapazitätssteigerungen kommt, die man nicht bewältigen kann, wenn man die Nationalstrasse nicht durchlässig macht über den Nordring.

Ich möchte Sie sehr bitten, dieses Postulat in diesem Sinne zu unterstützen. Selbstverständlich erwarten wir von der Erweiterung – das haben auch die Gemeinden, Weiningen zum Beispiel, sehr klar verlangt – zusätzliche Massnahmen in Sachen Lärmschutz. Das heisst, dass dieser Ausbau so gebaut wird, wie das nach heutigen Lärmerkenntnissen nötig und machbar ist. Ich bitte Sie, in diesem Sinne die Limmattaler Bevölkerung und auch die Bevölkerung im Furttal nicht im Stich zu lassen und dieses Postulat zu unterstützen.

*Blanca Ramer-Stäubli (CVP, Urdorf):* Als Limmattalerin bin ich froh, dass die Regierung dieses Postulat entgegen nehmen will, und glücklich, dass die CVP dieses Postulat unterstützt. Die Verkehrslage im Limmattal ist alles andere als befriedigend; ich erinnere an die täglichen Staus vor dem Gubristtunnel. Wie sich die komplette Eröffnung der dritten Baregg-tunnel-Röhre längerfristig auswirken wird, muss genau untersucht und verfolgt werden.

Die Regierung hat die Brisanz dieser Verkehrssituation auch erkannt und bereits eine Verkehrsregulierung durch ein Tropfensystem angeordnet. Dieses System soll auf den Einfahrten nach dem Baregg-tunnel in Richtung Zürich angewendet werden, um den in unser Gebiet hineinrollenden Verkehr flüssig zu erhalten. Was aber geschieht mit dem Verkehr aus dem Limmattal, mit unserem eigenen Verkehr? Dies muss unbedingt weiterverfolgt werden.

Das Postulat ist also aktueller denn je. Erst langfristig gibt es einen Lichtblick: Im regionalen Gesamtverkehrskonzept Limmattal ist eine Stadtbahn als Kernelement für die langfristige Verkehrsentwicklung geplant sowie Buslinien mit weit gehend eigenem Trassee. Diese Planung ist regional, über die Kantonsgrenze hinaus und wird in einem speziellen Projekt Plattform Aargau–Zürich, der PAZ, erarbeitet. Folgende Ziele sind dabei festgelegt worden: Verbesserung der Verkehrsqualität, Verbesserung der regionalen Vernetzung und der nationalen Anbindung, Erhöhung der Verkehrssicherheit und als letzter Punkt die Förderung der Umwelt- und Siedlungsqualität im ganzen Limmattal. Ich hoffe sehr, dass die Regierung diese Ziele tatkräftig unterstützt. Ein erster Schritt wäre mit der Entgegennahme und der entsprechenden Behandlung dieses Postulates getan.

*Matthias Gfeller (Grüne, Winterthur):* Das Postulat hat durchaus gewisse Vorteile; nämlich den Vorteil, dass es der Regierung dann möglich wäre, aufzuzeigen, wie schlecht die Auswirkungen der dritten Baregg-Röhre längerfristig auf den Kanton Zürich sind, und dass diese Auswirkungen sich eben kaum sehr einfach lösen lassen werden. Auf jeden Fall werden sie sich nicht lösen lassen mit den Ansätzen, die Willy Haderer im Postulatstext skizziert, vielleicht etwas eher mit den Ideen der ZPL. Dort ist ja immerhin auch von der Stadtbahn Limmattal die Rede. Nur dürfen wir nicht die Illusion haben, die Stadtbahn Limmattal würde diesen Verkehr, der durch die Baregg-Röhre kommt,

irgendwie reduzieren. Was passieren muss, ist ganz klar: Es muss in Lenzburg oder in der neuen Station Mellingen oder im Kanton Aargau auf den öffentlichen Verkehr umgestiegen werden. Davon lese ich aber herzlich wenig in diesem Postulatstext. Und nachdem der Deal, von Alfred Heer angeboten, ja nicht zu Stande gekommen ist und die SVP trotzdem gegen das Nachhaltigkeitspostulat gestimmt hat, habe ich leider, leider keinen Grund, jetzt den Grünen zu empfehlen, sie sollten für dieses Postulat stimmen. Das Postulat greift sicher ein Problem auf, aber es impliziert falsche Lösungsansätze. Es sind eben keine Lösungen, sondern der Ausbau des Gubristtunnels gibt ganz klar eine weitere Verschiebung aller Probleme. Wir sollten das eigentlich in den letzten 50 Jahren Verkehrsentwicklung in der Schweiz gelernt haben. Ich hatte einmal das Gefühl, man wäre so weit, dass man gelernt hat: Neue Strassen generieren neuen Verkehr! Das können Sie nicht verhindern. Die beste Lösung dieses Problems ist, wenn wir dauernd dafür sorgen, dass mindestens eine der Baregg-Röhren wegen Unterhaltsarbeiten geschlossen bleibt. (*Unruhe auf der rechten Ratsseite.*) Dann haben wir eigentlich das Problem gelöst und erst noch sichere Verkehrsverhältnisse im Bareggtunnel, weil wir immer die Sicherheit haben, dass wegen guter Unterhaltsarbeiten dieser Tunnel in einem guten Zustand bleibt. In diesem Sinne bitte ich Sie eindringlich, das Postulat nicht zu überweisen.

*Germain Mittaz (CVP, Dietikon):* Vor zwei Jahren, nämlich am 23. September 2002, wurde Antrag auf Diskussion verlangt. In der Zwischenzeit ist einiges passiert. Die dritte Baregg-Röhre ist jetzt offen, sie ist freigegeben. Ich konnte letzte Woche der Regionalpresse einen ganz interessanten Bericht entnehmen, was da alles gemacht werden soll in der nächsten Zeit, damit der Verkehr im Raum Limmattal besser rollt. Ich habe sehr interessiert verfolgt, welche technischen Änderungen und Ergänzungen da vorgesehen sind. Ich frage mich, Baudirektorin Dorothée Fierz: Sie sind bereit, das Postulat entgegen zu nehmen? Oder haben Sie die Absicht, noch einige Zusätze zu den bereits eingeleiteten Massnahmen zu machen? Sind die bereits eingeleiteten oder in nächster Zeit vorgesehenen Massnahmen nur eine ein bisschen superprovisorische Angelegenheit? Oder soll das aus der Sicht der Baudirektion für die nächste Zeit genügen? Gerne erwarte ich Ihre Antwort.

Ich bin der Meinung, dass wenn wir schliesslich ein Postulat überweisen und die Antwort so lautet, wie es in der Zeitung stand – «das und das haben wir gemacht» –, dann ist es fraglich, ob die Sache so viel wert ist.

*Kurt Schreiber (EVP, Wädenswil):* Wir haben in der EVP-Fraktion eigentlich den Leitsatz, dass Postulate, welche von der Regierung übernommen werden, auch der Regierung übergeben werden sollten. Und wir sehen heute einmal mehr die Situation: Das Postulat ist im Jahr 2002 eingereicht worden. In der Zwischenzeit ist die dritte Baregg-Röhre eröffnet. Wir haben in diesem Zusammenhang auch die Vorlage 4161a, wo verschiedene Massnahmen aufgeführt worden sind. Aus dieser Vorlage heraus wissen wir ja auch, dass uns die Chinesen den Stahl für die Verkehrslenkungs-Einrichtungen weggeschnappt haben. Kurz und gut: Das Postulat ist oder wäre eigentlich überholt. Aber ich komme zurück auf das, was ich zum Eingang gesagt habe. Es geht ja darum, dass die Regierung dazu Stellung nimmt, dass eine Auslegeordnung erstellt wird und dass man dann auf Grund dieser Fakten entscheiden kann. Aus diesem Grund will ich mich nun nicht minutenlang darüber auslassen, wie schlecht nun der Mehrverkehr sei und was weiss ich nicht, was alles, sondern ich möchte gerne, dass dieses Postulat überwiesen wird, damit nachher eine sachliche Diskussion auf Grund der Antwort der Regierung geführt werden kann.

In diesem Sinne werde ich die Überweisung dieses Postulates unterstützen.

*Thomas Hardegger (SP, Rümlang):* Ich möchte einfach Willy Haderer noch mitteilen, dass wir schon verstanden haben, dass er uns nicht hat richtig verstehen wollen. Ich mache keine Wiederholung der Argumente, aber ich habe deutlich gesagt: Natürlich stehen wir zu den flankierenden Massnahmen und unterstützen sie. Was wir nicht machen, ist, den Ausbau des Gubrist als einzige und wesentliche flankierende Massnahme anzusehen. Ich möchte nämlich auch nicht, dass hier falsche Hoffnungen geweckt werden. Auch dieser Autobahnausbau wird dieses zusätzliche Verkehrsaufkommen eben nicht schlucken können. Das kommunale und regionale Strassennetz wird zusätzlich belastet werden durch diese dritte Baregg-Röhre. Das muss man zur Kenntnis

nehmen. Nur ein Postulat einzureichen und damit ein Loblied auf den Autobahnausbau zu bestellen – das können wir nicht unterstützen.

*Willy Germann (CVP, Winterthur):* Ich muss ein bisschen schmunzeln. Eigentlich haben SVP und FDP jetzt Ja gesagt zu einem Minderheitsantrag, den wir in der KEVU zum gleichen Thema gestellt haben. Dieses Thema wurde in der KEVU erörtert – flankierende Massnahmen nach dem Ausbau des Baregg隧nells – und wir sind mit dem Bericht der Regierung nicht zufrieden gewesen. Wir formulierten den Vorstoss weiter, also nicht bloss für das Limmattal, sondern auch flankierende Massnahmen in der Stadt Zürich und nicht bloss bauliche Massnahmen. Der Bericht der Regierung wirkt hier beschönigend.

Ich bitte Sie also: Wenn wir jetzt dieses Postulat unterstützen, dann nehme ich Ihnen jetzt das Versprechen ab, dass Sie unseren Minderheitsantrag dann auch unterstützen.

*Regierungsrätin Dorothee Fierz:* Es ist keineswegs so, dass der Regierungsrat überrascht worden wäre von der Eröffnung des Baregg隧nells. Auch sind wir keine Bewunderer des Kantons Aargau. Ob wir Zürcher dümmer sind als die Aargauer, Thomas Hardegger, kann ich nicht beurteilen, aber diesem Thema hat sich ja vor kurzem ein ganz spezieller Bund angenommen.

Nun geht es um die Frage: «Wie setzen wir uns mit der Realität auseinander?» Nämlich mit der Realität, dass die dritte Baregg-Röhre eröffnet ist und der Raum Limmattal ganz klar eine grössere Verkehrsbelastung hat. Das können wir nicht wegdiskutieren, das ist ein Fakt, und wir müssen jetzt mit dieser Realität umgehen, ohne dass wir das Problem verlagern. Wer jetzt meint, wir würden da irgendeinen integrierten Stauraum im Furttal generieren, liegt falsch. Wir haben die flankierenden Massnahmen rechtzeitig erarbeitet. Bezüglich dessen, was Willy Haderer mit diesem Postulat verlangt, sind wir eigentlich mitten in der Umsetzung.

Und nun zu Ihrer Frage, Germain Mittaz, ob dies nun alles sei oder ob wir noch mehr in petto haben: Das ist tatsächlich so. Wir haben alle Möglichkeiten ausgeschöpft, die uns zur Verfügung stehen. Und ich möchte hier nicht Versprechungen abgeben, die ich dann nicht einhalten kann. Was aber nicht zutrifft, ist, dass uns wegen Blauäugigkeit oder Träumereien irgendjemand aus der Welt noch das Restchen Stahl

weggeschnappt hätte, sondern es herrscht ein ganz akuter Mangel auf dem Weltmarkt Stahl. Wir haben die Bestellung frühzeitig gemacht, aber die Stahllieferung ist national und international ein grosses Problem. Wir werden aber Ende dieses Monats auch diesen Teil der flankierenden Massnahmen umsetzen können. Ich denke, dass im August jetzt keine Kalamität im Limmattal entstanden ist.

Ganz wichtig wird nun ein klares Monitoring der Massnahmen sein. Wir müssen beobachten, welche Wechselwirkungen entstehen, ob wir negative Auswirkungen auf Randregionen generieren, und müssen sehr flexibel sein. Deshalb ist es mir als Baudirektorin ein grosses Anliegen, mit den betroffenen Gemeinden und mit den Planungsverbänden in Kontakt zu bleiben, damit wir die gegenseitigen Wahrnehmungen austauschen und rasch reagieren können. Das ist das einzige, was ich hier anbieten kann. Bezüglich Ausbau des Gubristtunnels haben wir vom Bundesrat den klaren Auftrag, das generelle Projekt zu erarbeiten. Das ist aufgegleist. Dieser Ausbau ist ein Bestandteil des Nationalstrassenbaus, und daran können wir auch mit diesem Postulat nichts ändern. Oder ich kann es anders formulieren: Ob Sie dieses Postulat überweisen oder nicht – die flankierenden Massnahmen im Limmattal sind aufgegleist. Wir haben dort eine Verpflichtung. Entscheiden Sie frei!

#### *Abstimmung*

**Der Kantonsrat beschliesst mit 89 : 50 Stimmen, das Postulat dem Regierungsrat zur Berichterstattung zu überweisen.**

Das Geschäft ist erledigt.

#### **43. Änderung von § 237 – ÖV-Verbindung nur bei grossen Anlagen mit erheblichem Publikumsverkehr**

Motion Thomas Heiniger (FDP, Adliswil) und Ulrich Isler (FDP, Seuzach) vom 10. Juni 2002

KR-Nr. 179/2002, RRB-Nr. 1508/25. September 2002 (Stellungnahme)  
(gemeinsame Behandlung mit KR-Nrn. 180/2002 und 181/2002)

Die Motion hat folgenden Wortlaut:

Der Regierungsrat wird aufgefordert, für § 237 Abs. 1 Planungs- und Baugesetz (PBG) eine Formulierung zu wählen, die den privaten Bauherrschaften Klarheit gibt über die Anforderungen an die Erschliessbarkeit mit dem öffentlichen Verkehr, aber keine unverhältnismässigen und unsachgemässen Angebote verlangt, deren Abdeckung zudem nicht durch Private erbracht werden kann. Insbesondere Satz 2 von § 237 Abs. 1 PBG («Bei grösseren Überbauungen muss überdies die Erreichbarkeit mit dem öffentlichen Verkehr gewährleistet sein») ist so zu ändern, dass nur für grosse Anlagen mit erheblichem Publikumsverkehr die Erreichbarkeit mit dem öffentlichen Verkehr geschaffen werden soll, sofern dies auch dem Nutzungszweck der Anlage folgt und verhältnismässig, technisch möglich sowie zumutbar ist.

Gleichzeitig ist eine Wegleitung/Ausführungsvorschrift zu erlassen, welche die rechtsanwendenden Behörden vor willkürlichen Entscheidungen bewahrt.

Begründung:

In letzter Zeit häufen sich die Entscheide von Gerichten und Verwaltungsbehörden, durch welche grössere Anlagen in Anwendung von § 237 PBG verboten werden. Sowohl in Winterthur (OBI-Baumarkt) als auch in Adliswil (Fachmarkt Grüt-Areal) wurde die Baubewilligung schliesslich verweigert, weil die Voraussetzungen von § 237 Abs. 1 Satz 2 angeblich nur dann erfüllt seien, wenn der Standort über ein leistungsfähiges und kundenfreundliches öffentliches Verkehrsangebot verfüge, das eine attraktive Alternative zum motorisierten Privatverkehr darstelle. Durch derartige Verweigerungen von Baubewilligungen für unbestrittenermassen zonenkonforme Projekte wird die Eigentumsfreiheit von privaten Bauherrschaften eingeschränkt. Hinzu kommt, dass ein privater Bauherr grundsätzlich nicht verpflichtet werden kann, Anlagen des öffentlichen Verkehrs auszubauen, da dies gar nicht in seinem Einflussbereich liegt. Ungeprüft blieb jeweils auch, ob die grösseren Anlagen überhaupt einen grossen Publikumsverkehr auslösen, der auf ein öffentliches Verkehrsangebot angewiesen sein könnte.

Die einschlägige Norm ist deshalb zu ändern, indem ein öffentliches Verkehrsangebot nur dann geschaffen werden soll, wenn die vorgesehene Anlagenutzung grossen Publikumsverkehr mit Interesse an öV-Verbindungen erwarten lässt und das Angebot auch technisch möglich und für den mit der Realisierung Betrauten (allen voran die öffentliche Hand) zumutbar ist.

Entscheide der erwähnten Art sind für private Bauherrschaften nicht voraussehbar, verlangen sie doch unerwartet und zu Unrecht eine zu hohe Anforderung an die Erschliessung mit öffentlichem Verkehr. Das Gesetz fordert schon heute zudem keine «gute» Erreichbarkeit, es genügt die Erreichbarkeit als solche. Auch das Bundesgericht war deshalb schon veranlasst festzuhalten, es wäre im Hinblick auf die Rechtssicherheit und die Voraussehbarkeit wünschbar, wenn die Anforderungen an die Güte der öV-Verbindung in genereller Form präzisiert wären.

#### **44. Für eine massvolle Verkehrserschliessung**

- **gegen ein Verbot beim Erstellen von Parkplätzen**
- **gegen eine Einschränkung der Gewerbefreiheit**

Motion Adrian Bergmann (SVP, Meilen), Emil Manser (SVP, Winterthur) und Ueli Kübler (SVP, Männedorf) vom 10. Juni 2002

KR-Nr. 180/2002, RRB-Nr. 1508/25. September 2002 (Stellungnahme)  
(gemeinsame Behandlung mit KR-Nrn. 179/2002 und 181/2002)

Die Motion hat folgenden Wortlaut:

Der Regierungsrat wird zu folgender Gesetzesänderung eingeladen:

Das Planungs- und Baugesetz (PBG), insbesondere § 242 sei so anzupassen, dass normalerweise der Bau von Parkplätzen nicht mehr eingeschränkt beziehungsweise die Gesamtzahl der Parkplätze nicht mehr begrenzt werden darf.

Einschränkungen sind nur möglich zum Schutze von Natur- und Heimatschutzobjekten, sowie von Luft und Gewässern. In diesen Fällen kann die Zahl der erforderlichen Plätze tiefer angesetzt werden.

Begründung:

Der Regierungsrat hat unter Berücksichtigung der Gerichtspraxis den Rekurs des VCS gegen den von der Migros Ostschweiz geplanten OBI-Baumarkt in Winterthur-Grüze gutgeheissen und die Baubewilligung aufgehoben.

Er kommt dabei zum Schluss, dass «bei einem mit dem öffentlichen Verkehr ausreichend erschlossenen Projekt die Parkplatzzahl entsprechend herabzusetzen wäre». Dies widerspricht der Handels- und Gewerbefreiheit und der freien Wahl des Verkehrsmittels, welche auch in der Bundesverfassung nicht eingeschränkt wird. Prof. Martin Lendi un-

terstreicht dies mit einer Aussage in der «Neuen Zürcher Zeitung» vom 31. März 2002 wie folgt: «Die freie Wahl der Verkehrsmittel, oft verpönt und verschwiegen, ist geltendes Recht».

Auch im Landverkehrsabkommen, das die Schweiz mit der EU vereinbart hat, ist die freie Wahl des Verkehrsmittels sogar ausdrücklich festgeschrieben: «Die Bestimmungen dieses Abkommens und ihre Anwendung beruhen auf den Grundsätzen der Gegenseitigkeit und freien Wahl des Verkehrsträgers» (Art. 1 Abs. 2).

Mit der Begrenzung der Zahl der erforderlichen Parkplätze wird der Verkehrsteilnehmer genötigt, Parkplätze im Quartier zu suchen oder auf seine Einkäufe zu verzichten. Allenfalls ist er sogar gezwungen mit dem öffentlichen Verkehrsmittel sein Ziel zu erreichen. Die Handels- und Gewerbefreiheit ist dann aber entgegen dem Wortlaut in der Bundesverfassung nicht mehr gewährleistet. Sie darf keineswegs dahingehend eingeschränkt werden, dass dem Kunden die Wahl des Verkehrsmittels faktisch vorgeschrieben wird.

Es ist auch nicht klar wie der Kunde grössere Einkäufe bei eingeschränkter Parkplatzzahl mit dem Bus oder dem Zug nach Hause transportieren kann.

Eine Bauherrschaft soll deshalb, falls sie freiwillig über einem minimalen Bedarf hinaus Parkplätze erstellen will, nicht eingeschränkt werden.

#### **45. Gegen eine Einschränkung der Gewerbefreiheit – für eine massvolle Verkehrserschliessung**

Motion Adrian Bergmann (SVP, Meilen), Werner Bosshard (SVP, Rümlang) und Ueli Kübler (SVP, Männedorf) vom 10. Juni 2002

KR-Nr. 181/2002, RRB-Nr. 1508/25. September 2002 (Stellungnahme)  
(gemeinsame Behandlung mit KR-Nrn. 179/2002 und 180/2002)

Die Motion hat folgenden Wortlaut:

Der Regierungsrat wird zu folgender Gesetzesänderung eingeladen:

Das Planungs- und Baugesetz (PBG), insbesondere § 237 sei so anzupassen, dass die Erreichbarkeit mit dem öffentlichen Verkehr nicht mehr zwingend gewährleistet sein muss, sondern entsprechend den Möglichkeiten des öffentlichen Verkehrs anzustreben ist.

Begründung:

Der Regierungsrat hat unter Berücksichtigung der Gerichtspraxis den Rekurs des VCS gegen den von der Migros Ostschweiz geplanten OBI-Baumarkt in Winterthur-Grüze gutgeheissen und die Baubewilligung aufgehoben.

Begründet wurde der Entscheid unter anderem damit, «dass die Voraussetzungen die das kantonale Recht an die Erschliessung mit öffentlichem Verkehr stellt, nicht erfüllt sind.»

Dies, obwohl bereits die Buslinien 5 und 9 der Winterthurer Verkehrsbetriebe eine Erreichbarkeit mit öffentlichen Verkehrsmitteln ermöglichen.

Die wirtschaftliche Entwicklung des Kantons Zürich im heutigen sich schnell verändernden Umfeld darf nicht absolut an die öV-Erschliessung gekoppelt werden. Der Entscheid hat auch zur Folge, dass dem Kunden die Wahl des Verkehrsmittels letztendlich vorge-schrieben würde. Damit ergäbe sich eine schwer wiegende Einschränkung der Handels- und Gewerbefreiheit, was klar der Bundesverfassung widerspricht.

Die Stellungnahme des *Regierungsrates* zur Motion Adrian Bergmann (SVP, Meilen), Emil Manser (SVP, Winterthur) und Ueli Kübler (SVP, Männedorf), zur Motion von Thomas Heiniger (FDP, Adliswil) und Ulrich Isler (FDP, Seuzach) sowie zur Motion Adrian Bergmann (SVP, Meilen), Werner Bosshard (SVP, Rümlang) und Ueli Kübler (SVP, Männedorf) lautet auf Antrag der Baudirektion wie folgt:

1. In Konkretisierung der bundesrechtlichen Ziele und Grundsätze der Raumplanung enthält das Zürcher Recht die Voraussetzung, dass bei grösseren Überbauungen die Erreichbarkeit mit dem öffentlichen Verkehr gewährleistet sein muss (§ 237 Abs. 1 Planungs- und Baugesetz, PBG, LS 700.1). Diese Anforderung ist aus raumordnungs- und verkehrspolitischen sowie aus finanziellen und aus umweltpolitischen Gründen angezeigt und steht im Einklang mit den Leitlinien 1 und 2 des kantonalen Richtplans. Im baurechtlichen Vollzug wird die Anwendung dieser Norm massgeblich bestimmt einerseits durch den Konkretisierungsgrad der vorangehenden Richt- und Nutzungsplanung, d.h. vorab durch die zonenrechtlichen Bestimmungen in den Bauordnungen und die Erschliessungspläne der einzelnen Gemeinden, sowie andererseits auf Grund der jeweiligen konkreten Verhältnisse im betreffenden Gebiet wie geographische Lage, vorhandene Verkehrserschliessung und Über-

bauungsstand. Während öffentliche Bauten und Anlagen auf Grund der Planungspflicht in der Richt- und Nutzungsplanung mit den vorhandenen und mit den geplanten Verkehrseinrichtungen abzustimmen sind, sind in letzter Zeit insbesondere bei der Projektierung von publikumsintensiven Anlagen privater Bauherrschaften Zielkonflikte aufgetreten zwischen einer raumverträglichen Allokation derartiger Anlagen und der Rechtssicherheit bzw. Berechenbarkeit für die Investoren.

2. Mit der Motion KR-Nr. 180/2002 soll die generelle gesetzliche Grundlage zur Begrenzung der Parkplatzzahl und die damit verbundene Pflicht der Gemeinden, entsprechende Bestimmungen zu erlassen, im Prinzip aufgehoben und durch einseitige Bestimmungen ersetzt werden. Die Forderung geht davon aus, dass grundsätzlich ausschliesslich nachfrageorientiert und ohne Berücksichtigung der Erschliessungsqualität durch den öffentlichen Verkehr Parkplätze erstellt werden dürfen.

Raumplanung ist Sache der Kantone. Als Voraussetzung für die Umsetzung der verfassungsmässigen Ziele der Raumplanung sowie der verkehrs- und umweltpolitischen Leitplanken der Bundesgesetzgebung sind die Kantone verpflichtet, geeignete Massnahmen für einen wirkungsvollen Vollzug vorzusehen. Insbesondere in dicht besiedelten Landesteilen mit gut ausgebauter Verkehrsinfrastruktur ist unbestritten, dass die Abwicklung der gesamten Verkehrsleistung technisch machbar und wirtschaftlich tragbar nur durch ein koordiniertes Nebeneinander und Miteinander der verschiedenen Verkehrsarten erfolgen kann. Der Festlegung von Mindest- und Höchstwerten an Parkplätzen, abgestimmt auf die konkreten Nutzungen und das Angebot an anderen Verkehrsmitteln, kommt dabei grundlegend wichtige Bedeutung zu. In allen Agglomerationen der Schweiz wird deshalb der Verkehr – gebietsweise und nach Nutzungsarten differenziert – mittels geeigneter Bestimmung der nötigen bzw. höchstzulässigen Parkplatzzahl organisiert, flankiert von Möglichkeiten wie Ersatzabgaben, Massnahmen zur Parkplatzbewirtschaftung, Handelbarkeit von Parkplatzkontingenten innerhalb eines bestimmten Gebiets u. ä. Grundeigentümergebundene Vorschriften über die Parkplätze werden im Verbund mit anderen Massnahmen geplant und vollzogen, insbesondere unter Berücksichtigung der Dichte der Bebauung, des Angebots an öffentlichen Verkehrsmitteln und dem Potenzial an so genanntem Langsamverkehr (Fussgänger und Velo).

Insbesondere Gebiete mit hohem Zielverkehr (Arbeitszonen und Gebiete mit grösseren bzw. überkommunal bedeutsamen publikumsintensiven Einrichtungen in den Bereichen Konsum und Freizeit) sind aus siedlungspolitischen, volkswirtschaftlichen und umweltrechtlichen Gründen sowie zur Sicherstellung ihrer Erreichbarkeit durch alle Bevölkerungsgruppen wenn möglich an zentralen, gut mit dem öffentlichen Verkehr erschlossenen Orten anzusiedeln. Diese Ziele und Anforderungen sind unter anderem im kantonalen Richtplan konkretisiert und neuerdings im Rahmen der Agglomerationspolitik des Bundes ausdrücklich gefordert. Sie sind im Dienste eines leistungsfähigen, finanzierbaren und umweltschonenden Gesamtverkehrs, der auf die angestrebte Siedlungsentwicklung abgestimmt ist, weiter zu verfolgen bzw. einzuhalten. Als eine der möglichen Massnahmen zur insgesamt optimalen Abstimmung von Siedlungs- und Verkehrsentwicklung ist das Instrument der Bestimmung von Parkplatzzahlen als Mindest- und als Höchstwerte unabdingbar.

3. Der Regierungsrat anerkennt den von den Motionen KR-Nr. 179/2002 und 181/2002 angesprochenen gesetzgeberischen Handlungsbedarf. Mit Beschluss vom 30. April 2002 (Änderung des Massnahmenplans Lufthygiene) wurde die Baudirektion deshalb beauftragt, im Rahmen des laufenden Projektes Neugestaltung PBG die folgenden planungsrechtlichen Ansätze zu berücksichtigen:

- eine präzisere Abstimmung von Nutzungs- und Erschliessungsplänen (z.B. mittels Zuordnung von Art und Mass des Verkehrs je Zone/Gebiet)
- Harmonisierung von Mindestanforderungen an die Erschliessungsqualität mit dem öffentlichen Verkehr (öV) und motorisierten Individualverkehr (MIV) für bestimmte Nutzungsarten, insbesondere für publikumsintensive Anlagen (PBG, Strassengesetz, PVG)
- Vorschriften für die Ermittlung der Parkplatzzahlen in Form einer Verordnung.

Im Vordergrund stehen somit eine frühzeitige Koordination der nötigen Entscheide in Zonen- und Erschliessungsplänen sowie eine verbesserte Berechenbarkeit für private Investoren. Erst in zweiter Linie sollen gemäss dem Massnahmenplan Luft Lenkungsabgaben geprüft werden, indem – falls die oben erwähnten Ziele nicht erreicht werden – eine Vorlage über eine kantonale Abgabe auf Parkplätzen von stark verkehrserzeugenden Anlagen («Verkehrsinfrastrukturabgabe») entsprechend der

Weisung zum Gesetz über ökologische Lenkungsabgaben vom 31. Januar 2001 (Vorlage 3835) auszuarbeiten ist.

Die Motionen KR-Nr. 179/2002 und KR-Nr. 181/2002 verlangen eine Änderung des §237 PBG mit dem sinngemäss übereinstimmenden grundlegenden Ziel, dass Anlagen mit erheblichem Publikumsverkehr differenziert beurteilt und den jeweiligen gesamten Umständen entsprechend zweckmässig erschlossen werden können. Die Instrumente für eine zeitgerechte und angemessen differenzierte Planung geeigneter Standorte, zur nötigen überkommunalen Abstimmung und für eine anschliessend entsprechend gezielte und für Investoren berechenbare Ausstattung solcher Standorte bzw. Gebiete mit Strassen, öffentlichem Verkehr und mit Parkplätzen werden im Rahmen der laufenden Totalrevision des PBG umfassend evaluiert.

4. Der Regierungsrat beantragt daher dem Kantonsrat, die Motionen KR-Nr. 179/2002, KR-Nr. 180/2002 und KR-Nr. 181/2002 nicht zu überweisen. Der Regierungsrat ist jedoch bereit, die Motionen KR-Nr. 179/2002 und KR-Nr. 181/2002 als Postulate entgegenzunehmen.

*Ratspräsidentin Emy Lalli:* Der Regierungsrat beantragt dem Kantonsrat, alle drei Motionen nicht zu überweisen. Er ist aber bereit, die beiden Motionen 179/2002 und 181/2002 als Postulate entgegen zu nehmen.

Sind die Erstunterzeichner mit der Umwandlung der Motionen in Postulate einverstanden?

*Thomas Heiniger (FDP, Adliswil):* Mit der Umwandlung des eigenen Vorstosses in ein Postulat bin ich einverstanden.

*Adrian Bergmann (SVP, Meilen):* Wir sind mit der Umwandlung aller drei Vorstösse in Postulate einverstanden.

*Ratspräsidentin Emy Lalli:* Die Erstunterzeichner sind mit der Umwandlung in ein Postulat einverstanden.

*Thomas Heiniger (FDP, Adliswil):* Der Regierungsrat hält – so liest man es – die ÖV-Erschliessungspflicht in der heutigen Form, und dies ungeachtet der konkreten Verhältnisse und in jedem Fall aus Raum-

ordnungsüberlegungen, aus verkehrspolitischen, finanziellen und umweltpolitischen Gründen, für angezeigt. Mit dieser Betrachtungsweise zementieren wir entweder Stillstand und Nullwachstum oder graben uns unser eigenes Loch – finanzielles Loch insbesondere –, in das wir uns dann schliesslich stürzen. Mit übertriebenen ÖV-Erschliessungsforderungen verhindern wir nämlich Investitionsprojekte als Ganzes oder wir verbinden sie mit derart horrenden Ausgaben für den öffentlichen Verkehr, dass sie volkswirtschaftlich letztlich unsinnig werden. Es ist deshalb gerade aus diesen Überlegungen aus volkswirtschaftlicher Sicht im Interesse der Finanzen sowohl des Staates als auch der Investoren eine Änderung nötig.

Der auch vom Regierungsrat immerhin anerkannte und auch eingestandene Zielkonflikt privater Bauherrschaften wird durch die heutige gesetzliche Ordnung hervorgerufen. Er wird aber verstärkt durch die Art und Weise, wie Behörden das Verfahren leiten und Gesetze schliesslich auch anwenden. Ich werde oft den Eindruck nicht los, dass Baubewilligungsbehörden die Anwendung der mittlerweile unheilvollen und komplizierten gesetzlichen Vorschriften nicht mehr konsequent selbst verfolgen, aber auch keine mutigen eigenen Auslegungen dort vornehmen, wo sie Ermessensspielraum hätten, sondern kapituliert haben und die Rechtsanwendung und insbesondere auch die Rechtsentwicklung den organisierten Einsprechern in Rechtsmittelverfahren überlassen. Wir sollten zurückkehren zu einfachen materiellen Normen, welche wir aber auch verstehen und welche wir und unsere Behörden auch konsequent anwenden können und wollen.

Der Regierungsrat will Einrichtungen mit hohem Zielverkehr nur an Orten zulassen – so liest man es in der Stellungnahme –, die gut mit dem ÖV erschlossen sind. Er will dies ungeachtet der Nutzungsweise und der Nutzungsidee, des Nutzungszweckes der Anlage, aber auch ungeachtet der technischen Vorschriften und Möglichkeiten und der damit verbundenen wirtschaftlichen Zumutbarkeit tun. Das ist lebensfremd und es ist teuer. Prinzipien waren schon immer teuer. Es ist deshalb an Stelle von rigorosen Forderungen ein Interessensausgleich vorzunehmen; es gilt dies vor allem hinsichtlich der Erschliessung durch den ÖV, aber auch durch das Gegenstück des motorisierten Individualverkehrs, der Anzahl Parkplätze nämlich. Trotz allem, auch der Regierungsrat anerkennt gesetzgeberischen Handlungsbedarf. Er ist bereit – und darauf ist er auch zu behaften – alle drei Vorstösse als Postulate entgegen zu nehmen. Er hat zudem seine Zielsetzungen im Rahmen der

PBG-Neugestaltung aufgezeigt. Als Kantonsrat und Kantonsrätin haben wir also Gelegenheit, die Umsetzung der ursprünglichen Motionsanliegen dereinst zu prüfen.

Unter diesen Umständen – ich habe es bereits gesagt – bin ich bereit, 170/2002 in ein Postulat umzuwandeln, und ist die FDP entschlossen, alle drei Vorstösse als Postulate auch zu überweisen. Wir möchten mit dieser Umwandlung allerdings von der Regierung nicht enttäuscht werden. Auch die lediglich noch postulierten Anliegen sind uns ernst.

*Adrian Bergmann (SVP, Meilen):* Vorweg anerkenne auch ich, dass der Regierungsrat einen Handlungsbedarf in der Sache sieht. Immer wieder wird in unserem Land die zunehmende Regulierung und Einschränkung der persönlichen unternehmerischen Freiheit beklagt. Der Bürger, das Gewerbe und das Unternehmertum können sich in vielen Bereichen nicht entfalten, ja werden geradezu bevormundet. Obschon die Planwirtschaft im Osten klar gescheitert ist, verirren sich immer wieder planwirtschaftliche Auswüchse und Übertreibungen in unseren Gesetzbüchern. Auch das PBG ist davon nicht verschont, siehe Paragraphen 237 und 242. Die sehr oft stark verschärfte Interpretation und Auslegung von Gesetzen rufen nach einer Korrektur. Vor allem, wenn man sich vergegenwärtigt, wie der VCS mit seiner Fundamentalopposition selbst pragmatische, für Stadt und Kanton wichtige Anliegen wie zum Beispiel das Stadion, zu verhindern sucht – ein Vorgehen, wie es sogar SP-Stadtpräsident Elmar Ledergerber verurteilt.

Die vorliegenden Vorstösse verlangen nun eine Korrektur in Paragraphen des PBG, welche planwirtschaftliche Elemente beinhalten. Zuerst jetzt zu den Geschäften 179 und 181/2002: Hier soll der Paragraph 237 dahingehend geändert werden, dass die Erreichbarkeit mit dem ÖV nicht mehr zwingend gewährleistet sein muss, sondern entsprechend den Möglichkeiten des öffentlichen Verkehrs anzustreben ist oder – wie im Vorstoss der FDP formuliert – technisch möglich sowie zumutbar ist. Wir unterstützen auch die Forderung, eine Ausführungsvorschrift zu erlassen, welche die rechtsanwendenden Behörden vor willkürlichen Entscheidungen bewahrt. Vor allem in jüngster Zeit hat die Verweigerung von Baubewilligungen mit dem Argument der ungenügenden ÖV-Erschliessung zugenommen. Diese härtere Praxis läuft auf die unmögliche Forderung hinaus, einen Bauherrn zu verpflichten, den öffentlichen Verkehr auszubauen. Damit wird nicht nur Verhinderungspolitik be-

trieben, sondern was hier umgesetzt wird, hat eine Einschränkung der Eigentumsfreiheit zur Folge und entspricht bestimmt nicht einer freiheitlichen Verfassung. Die Folgen der eigendynamisch interventionistischen Umweltpolitik sind verheerend. Die Umweltgesetze erweisen sich in der formalistischen Auslegung als kontraproduktiv. Es entsteht eine Verschärfungsspirale im Zusammenspiel mit privaten und staatlichen Vollzugsakteuren sowie in der Rechtsprechung. Die Gleichbehandlung und das Willkürverbot werden zunehmend ausser Acht gelassen. Der VCS agiert in diesen Abläufen mit guten Dossierkenntnissen geschickt und spielt mit den Investoren Katz und Maus. Dabei lässt er sich dieses Spiel sogar noch bezahlen, ja noch besser: er verdient sich damit eine goldene Nase. Aber nun haben wir den VCS durchschaut. Zuerst wird die ungenügende ÖV-Erschliessung gerügt – dazu benützt er den Paragraphen 237. Scheitern seine Forderungen, nimmt er auch den Projektod in Kauf, Umweltbilanz hin oder her. Ist die Forderung erfüllt, kommt die kantonale Parkplatzregelung, Paragraph 242, zur Anwendung, die zu einer Reduktion der Anzahl Parkplätze zwingt, weil jetzt die Erschliessung mit dem subventionierten öffentlichen Verkehr besser geworden ist. Dies die schöne Illustration der Interventionsspirale unter Beteiligung mehrerer Akteure – Verband, Behörde, Regierungsrat, Gerichte –, die sich gegenseitig aufeinander beziehen! Gerichte und Verwaltungsbehörden verlangen zunehmend unter Abstützung und Auslegung des PBG eine leistungsfähige ÖV-Erschliessung.

So ist man heute auf Grund dieser Gesetze bei einer Beschwerdemechanik angelangt, die als Ausfluss eines in den konkreten Auswirkungen kaum prognostizierbaren Vollzugsregimes mit ganzheitlichem Umweltgedanken nicht mehr in Einklang zu bringen ist. So wurde zum Beispiel das Einkaufszentrum Grütze blockiert, obwohl dieses in einer Industriebranche liegt, woraus eine positive Umweltbilanz resultieren würde, dazu die Verdichtung nach innen und die gute ÖV-Erschliessung, angetrieben vom Gedanken an illusionäre Umsteigeeffekte, ausgelöst durch Zwangsmassnahmen, im Glauben, das Mobilitätsverhalten ändere sich und man werde im Baumarkt sperrige Güter mit dem öffentlichen Verkehrsmittel oder mit dem Velo nach Hause bringen. Die bisherige Praxis entspricht planwirtschaftlichem Gedankengut in Reinkultur. Es darf doch nicht sein, dass einem Bauherrn die freiwillige Realisierung von zusätzlichen Parkplätzen verwehrt wird. Das Einkaufszentrum Glatt könnte heute nur noch einen Teil seiner Parkplätze bauen.

Zustände, wie wir sie nicht einmal bei den Schildbürgern antreffen, sind bei uns zur Praxis geworden. Die heutige Bestimmung widerspricht der Handels- und Gewerbefreiheit. Der Verkehrsteilnehmer wird genötigt, Parkplätze unter enormem Zeitverschleiss zu suchen. Ja, in letzter Konsequenz solle man die Polstergruppe mit dem Tram oder mit Bus nach Hause transportieren. Bei diesem Verhalten auf der Strecke bleiben grosse Infrastrukturbauten wie Stadien, Einkaufszentren und dergleichen. Die jüngere Rekursliste des VCS ist lang: Grossverbraucherzentrale und IKEA in Dietikon, Einkaufszentrum Grüte in Winterthur, Seedammcenter in Pfäffikon, Fussballstadion in Zürich, HB Südwest et cetera. In DDR-Manier behauptet der VCS, er nehme kollektive Interessen wahr. Nur die Kollektivinteressen, die der VCS wahrzunehmen behauptet, sind selektiv. Vielmehr schaffte es unsere Gemeinschaft nicht mehr, in kurzer Zeit wichtige Infrastrukturbauten, zu denen sogar das Volk Ja gesagt hat, zu realisieren.

Nun noch wenige Worte zur Motion mit dem Inhalt, dass PBG-Paragraf 242 so anzupassen ist, dass normalerweise der Bau von Parkplätzen nicht mehr eingeschränkt und die Gesamtzahl von Parkplätzen nicht mehr begrenzt werden darf. Wenn mir jemand sagt, das sei Bundesrecht, dann frage ich zurück: Weshalb verschiebt die IKEA ihr Bauvorhaben um einige hundert Meter in den Kanton Aargau? Weil unsere Gesetze und Vorschriften im Kanton Zürich zu restriktiv sind. Wenn der Regierungsrat an einer Demonstration gegen die Blockierung des Stadions durch den VCS teilnimmt, so kann ich das verstehen. Es stimmt mich dann aber nachdenklich, wenn ich sehe, dass der gleiche Regierungsrat als Rekursinstanz dem VCS auch in Fällen, wo er über ein Ermessen verfügt, immer wieder Recht gibt. Das Ermessen nicht auszuschöpfen, zeugt von wenig Rückgrat und Mut. Danach die Fahne fürs Stadion hochzuheben, ist heuchlerisch. Es hat mich fast vom Stuhl geworfen, als ich sah, dass die restriktive Stadtzürcher Parkplatzverordnung vom Regierungsrat genehmigt worden ist und er damit die Stadtzürcher Verhinderungspolitik mitgestaltet hat. Aber damit noch nicht genug, es kommt noch schlimmer: Wie ich der NZZ vom 12. Mai 2004 entnehmen muss, will die Baudirektion im Rahmen der anstehenden Revision des Richtplans den Teilbereich Verkehr und damit die Auslegung des Paragrafen 237 noch schärfer fassen. So braucht es dann zum Beispiel für eine genügende ÖV-Erschliessung im Einzugsbereich von 150 Metern eine Haltestelle eines öffentlichen Verkehrsmittels mit mindestens 16 Halten pro Stunde; eine Forderung fern jeder

Vernunft. Es ist dann geradezu ein Hohn, wenn sich der Regierungsrat vor und nach den Wahlen an Apéros für einen starken Wirtschaftsstandort und eine liberale Politik ausspricht. Meint es der Regierungsrat wirklich ernst mit Freiheit und liberalem Gedankengut? Dann würde er diesen Ball auffangen und Bereitschaft zeigen, das PBG in diesen Bereichen zu korrigieren. Ich erwarte auch, dass der Regierungsrat zukünftig in der Beurteilung von VCS-Rekursen sein Ermessen wahrnimmt und entsprechend ausschöpft.

Ich nehme – wie kürzlich Willy Germann – in Anspruch, dass die Überweisung dieser drei Vorstösse in Zukunft solche VCS-Inszenierungen, wie wir sie beim geplanten Stadion erlebt haben, der Vergangenheit angehören. Ich hoffe, dass die Mehrheit in diesem Rat nun bereit ist, diesem bunten Treiben des VCS ein Ende zu setzen und bitte den Rat namens der SVP-Fraktion, die Überweisung dieser drei Motionen, die wir bereit sind in Postulate abzuändern, zu unterstützen.

*Gabriele Petri (Grüne, Zürich):* Vielleicht zur Sache: Gemäss eidgenössischem RPG sind insbesondere Wohn- und Arbeitsgebiete einander zweckmässig zuzuordnen und durch das öffentliche Verkehrsnetz hinreichend zu erschliessen. Nach Paragraf 237 Absatz 1 PBG, wonach bei grösseren Überbauungen die Erreichbarkeit mit dem öffentlichen Verkehr gewährleistet sein muss, setzt diesen bundesrechtlichen Planungsgrundsatz nur um. Nun, die bundesgerichtliche Rechtsprechung fordert für grosse Projekte schon lange ein leistungsfähiges und attraktives öffentliches Verkehrsmittel; die Entscheide sind hoffentlich bekannt. Die Rechtsprechung wurde inzwischen durch die beiden Bundesgerichtsentscheide Adliswil und Dietlikon bestätigt und konkretisiert. Und wenn ich jetzt die Stadt Adliswil erwähne, dann überrascht es uns ja nicht besonders, dass die unterliegende Partei dieses Rechtsfalls, die Gemeinde Adliswil und deren Gemeindepräsident, wieder in der Person unseres werten Postulanten Thomas Heiniger zu erkennen ist. Nun gut. Die Regelung von Paragraf 237 gehört zu den Grundanforderungen an Bauten und Anlagen. Es ist der Sinn von Paragraf 237, grössere Anlagen zu vermeiden, die ausschliesslich oder weit überwiegend auf den motorisierten Individualverkehr ausgerichtet sind. Das Gebot der Erreichbarkeit mit öffentlichen Verkehrsmitteln dient nicht nur und auch nicht in erster Linie dem Schutz der unmittelbaren Nachbarschaft vor den Immissionen des Kundenverkehrs, sondern generell

der Reduktion der durch den Motorfahrzeugverkehr verursachten Umweltbelastung – das sind nicht meine Worte, sondern die des Bundesgerichts, übrigens bürgerlich zusammengesetzt – also insbesondere auch der Reduktion der Luftverunreinigung. Es besteht ein enger Zusammenhang zwischen der Begrenzung der Parkplatzzahl einerseits und der von Paragraph 237 verlangten Abstimmung der Siedlungsentwicklung auf den öffentlichen Verkehr und seine Erschliessung; hier drinnen beschlossen bei der Revision des Richtplans – auch bürgerlich dominiert. Nur in Gebieten, die durch den öffentlichen Verkehr gut erschlossen sind, kann eine Beschränkung des Parkraumes das Umsteigen auf öffentliche Verkehrsmittel fordern und die durch den motorisierten Individualverkehr verursachten Emissionen verringern. Die Bestimmung von Paragraph 237 soll verhindern, dass in Gebieten mit unzureichender öffentlicher Erschliessung publikumswirksame Bauvorhaben genehmigt werden, bevor die ÖV-Erschliessung des Gebietes verbessert ist. Es ist sinnvoll und zulässig, mit raumplanerischen Mitteln zu vermeiden, dass Private durch den Bau von Grossanlagen praktisch den Ausbau von öffentlichen Verkehrsmitteln mit Kostenfolgen zu Lasten des Gemeinwesens präjudizieren. Sie kennen die Dezember-Diskussionen zum Budget. Zu diesem Zweck ist es auch zulässig, bestimmte Mindestanforderungen an die Erreichbarkeit mit dem öffentlichen Verkehrsmittel aufzustellen. Dazu dient der Paragraph 237 mehr als gut; besser könnte es die Baudirektion noch tun, wie es Adrian Bergmann angeregt hat.

Aber Ihre parlamentarischen Vorstösse gegen das Herzstück einer umwelttauglichen Erschliessung zeigt doch mit aller Deutlichkeit, dass dem Parteipräsidenten Rolf Schweiger die Diffamierung der Umweltverbände ganz offenbar noch nicht genügt, und auch die Mobilisierung dagegen, und seine Zürcher Vasallen trotz Rolf Schweigers Arenatauglichen Beteuerungen sehr wohl die Gesetze im Bereich der Umwelt im Visier haben – der Tatbeweis von heute. Die freisinnige Attacke gegen Paragraph 237 oder eher das freisinnige Coming-out gegen den öffentlichen Verkehr haben wir hier drinnen sehr bemerkt und zur Kenntnis genommen und werden es nach draussen tragen. Aber Sie landen damit – politisch gesehen – völlig auf der schiefen Bahn. Ich bin zuversichtlich, dass die Bevölkerung Ihnen in dieser Frage nicht folgen wird und eine klare Linie weiterfahren wird mit dem 237-er.

*Barbara Steinemann (SVP, Regensdorf):* Auch ich bin kein Fan von grossen Gebäudekomplexen wie Einkaufszentren und dergleichen. Aber letztendlich leben wir in einem Staat mit Marktwirtschaft, Eigentumsgarantie und Wirtschaftsfreiheit, und bauliche Investitionen hängen zu Recht nicht von der Meinung einzelner Personen ab. Die umstrittenen Paragraphen fordern, nüchtern betrachtet, nur den Anschluss publikumswirksamer Bauvorhaben ans öffentliche Verkehrsangebot. Bis hierhin kann ihnen auch zugestimmt werden. Nun hat allerdings die zürcherische Rechtsprechung eine ursprünglich sinnvolle Bestimmung via Rechtspraxis in ihr Gegenteil verkehrt. Die meisten Gemeinden im Kanton Zürich müssen mit einer 30-minütigen Stosszeiten- und 60-minütigen Randzeitenbedienung auskommen. Und bei Baufachmärkten, Kinos und dergleichen, die teils inmitten eines Stadtgebietes erstellt werden sollen, schreiben uns die Gerichte vor, dass ohne einen sechseinhalbminütigen beziehungsweise viertelstündlichen ÖV-Takt ein solches Vorhaben gar nicht ausgeführt werden dürfe. Und kann der Bauherr nicht dafür sorgen, dass das Kursangebot verbessert wird, wird ihm die Baubewilligung verweigert, obwohl die Beschliessung gar nicht in seinem Einzugsgebiet liegt. Und will der Bauherr in einem Gebiet bauen, das vom Gemeinwesen in säumiger Weise unzureichend mit dem ÖV erschlossen wurde, kommt das Gericht aufs selbe Ergebnis. Die nötige Baureife fehlt und der Bauabschlag wird erteilt. Durch die Praxis des Zürcher Verwaltungsgerichts können nun beschwerdeführende Verbände einfach auf die zur Verfügung stehenden formalen Anknüpfungspunkte abstellen: entweder übertriebene Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr oder der Parkplatzkrieg. Dass Verbände solche zunehmenden Formalisierungen begrüßen, ist noch einigermaßen verständlich. Dass auch eine behördliche Beschwerdeinstanz wie der Regierungsrat für die Problematik dieser Rechtsentwicklung nicht mehr Skepsis aufbringen mag, ist dagegen weniger begreiflich. Solche Anlagen generieren viel motorisierten Privatverkehr und sind in ihrer Wirtschaftlichkeit von diesem stark abhängig.

Bei Einkaufszentren spielt der Komfort eine entscheidende Rolle, vor allem an Samstagen, wo mehr grössere Waren und viel Sperriges eingekauft wird. Für die Wirtschaftlichkeit der Einkaufszentren sind die Wochenendumsätze entscheidend. Am Samstag werden 30 Prozent der Wochenumsätze erzielt. Am Freitagabend und am Samstag ist die Knappheit an Parkplätzen am grössten. Die Betreiber von Einkaufszentren wollen daher verständlicherweise die Anzahl der Parkplätze auf

diese Spitzennachfrage ausrichten. Insbesondere Paragraf 237 ist also eine Bauvorschrift, die es den Behörden und nicht zuletzt den Richtern ermöglicht, selbst zu entscheiden, was, wo, wie und ob überhaupt gebaut wird. Oder wie es das Verwaltungsgericht auf Beschwerde von mittlerweile einschlägig bekannten Verbänden ausdrückt und wie schon Gabriele Petri zitiert hat: Es ist gerade der Sinn von Paragraf 237, grössere Anlagen zu vermeiden, die ausschliesslich oder weit überwiegend auf den motorisierten Individualverkehr ausgerichtet sind. Oder um es mal in der Ihnen vertrauten verkehrspolitischen Terminologie auszudrücken: Der «Parkplatzbschiss» und der ÖV-Erschliessungspfuschi sind für Verbandsoppositionelle ein willkommener Vorwand, um unliebsame Bauten aus dem Kanton Zürich fern zu halten. Der Ausbau des öffentlichen Verkehrs sozusagen auf Vorrat bedeutet für besagte Projekte quasi das vorgeburtliche Todesurteil, und die Richter geben auch noch ihren Segen dazu.

Auf Jahrzehnte hinaus festgeschriebene detaillierte Regelungen über Parkplatzzahl und Parkplatzbewirtschaftung sind in einer wandelnden Gesellschaft auch ökologisch widersinnig. Solche Konzepte entspringen dem statischen Denken von Nullwachstumsideologien und blenden den technischen Fortschritt aus. Wer weiss schon, wie ein individuelles Verkehrsmittel in einigen Jahren aussieht? In unserem dicht besiedelten Gebiet – nach meinem Geschmack etwas zu dicht besiedelten –, wo Innovation und Wirtschaftswachstum Mangelware sind und auch die Arbeitsplätze nicht vom Himmel fallen, sollten wir die volkswirtschaftliche Bedeutung von Investitionen nicht verkennen und sie nicht durch Schikanen verhindern. Setzen wir daher ein Zeichen für unseren Kanton und überweisen diese drei Vorstösse!

*Willy Germann (CVP, Winterthur):* Dass ich hier stehe, hat nichts mit Politik, aber viel mit Prophylaxe zu tun. (*Heiterkeit. Der Sprecher benützt ein Mikrofon in den Reihen der EVP, nachdem sein eigenes seine vorangegangenen Voten jeweils durch einen schrillen Pfeifton gestört hat.*) Die CVP folgt der Regierung und unterstützt zwei der Motionen als Postulate; das eine allerdings mit einigen Vorbehalten und keines der beiden mit ideologischer Inbrunst. Wir sind wirklich nicht immer regierungstreu, aber in Sachen Parkplatzpolitik verdient die Regierung unser Vertrauen, denn sie hat mehrfach bewiesen, dass sie das Umweltrecht – nicht bloss kantonales Recht – nicht einfach übergehen will. Sie

hat Entscheide von Exekutivmitgliedern oder Gemeindeexekutiven – auch aus der Linken übrigens – korrigiert, auch im Winterthurer Fall, der die Vorstösse ja ausgelöst hat. Die heutige Situation mit endlosen Streitereien, die heutige rechtlich oft unklare Ausgangslage ruft nach einer Entkrampfung, nach Klarheit. Und da schlucken wir auch Kröten. Generell – und da gebe ich Adrian Bergmann absolut Recht – muss die enge Regelungsdichte im Kanton Zürich hinterfragt werden. Mehr marktwirtschaftliche Mittel als Verbote. Diese Entkrampfung sollte möglich sein, ohne die Umweltschäden zu missachten. Der Vorstoss 180/2002, der ja die Parkplatzlimitierung aufheben will, widerspricht aber ganz klar geltendem kantonalen und eidgenössischem Umweltrecht. Deshalb lehnen wir diesen Vorstoss ab. Auch ohne umweltrechtliche Einschränkung würde der öffentliche Raum, das heisst die Strassenkapazität, Einschränkungen schaffen. Das ist überhaupt nicht neu. Schon vor mehr als 40 Jahren wurden ganze Altstadtgebiete autofrei erklärt, wurden dort keine Parkplätze mehr bewilligt. Oder können Sie sich das Niederdorf mit Zielparkplätzen vorstellen oder die Altstadt Winterthur? Der Raum liess dort nicht mehr Zielverkehr zu, auch wenn ganze Autobahnen als Zufahrt gebaut worden wären. Heute haben wir eine ähnliche Situation – nur bei mehrfach grösserem Verkehrsaufkommen. Es gibt immer grössere Gebiete, die nicht neu zusätzlichen Zielverkehr ertragen.

Die CVP hat selber Vorstösse eingereicht, wie in der Parkraumpolitik ökologische und ökonomische Anliegen gleichermassen unter einen Hut gebracht werden könnten. Generell – und wir kommen wieder! – wollen wir uns nicht mehr auf das Verkehrsaufkommen versteifen, das einzelne Objekte auslösen würden, sondern wollen das Verkehrsaufkommen einer ganzen Zone, eines ganzen Stadtkreises oder eines grösseren Quartiers anschauen. Nach wie vor fänden wir es sinnvoll – und wir kommen wieder –, dass ein Parkplatzkontingent innerhalb einer Zone umgelagert werden könnte, damit auch grössere Bauten, auch kühnere Bauten ermöglicht werden können. Doch die Hardliner links und rechts haben ja eine solche Lösung bekanntlich verbaut.

Nun haben wir mit weniger guten Vorschlägen Vorliebe zu nehmen. Vorbehalte haben wir gegenüber dem Vorstoss 181/2002, der die ausreichende Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr in Frage stellt. Die Auflage mit dem öffentlichen Verkehr hat ihre Tücken: finanzielle Tücken. Genau am Beispiel Winterthur, das die Vorstösse ausgelöst hat, könnten sie aufgezeigt werden. Die öffentliche Hand realisiert dort

eine ausreichende Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr – bloss damit die Auflagen für eine Baubewilligung erfüllt werden. Die Wirtschaftlichkeit einer solchen Erschliessung wird vorerst nicht hinterfragt. Doch die Quittung kommt früher oder später nicht bloss in Winterthur. In Winterthur muss wegen einer solchen Erschliessung der Fahrplan auf den Hauptlinien ausgedünnt werden, um das Defizit der Verkehrsbetriebe Winterthur nicht anwachsen zu lassen. Solche Probleme müssen im Zusammenhang mit diesem Vorstoss angegangen werden.

Ein Vorstoss der CVP zur Entkrampfung der Parkplatzdiskussion ist noch hängig. Ich hoffe dann, dass die FDP vor allem dort sich flexibler erweist als vor den Ferien.

*Kurt Schreiber (EVP, Wädenswil):* Generell sind die Einkaufszentren ja Einrichtungen, die nicht im Zentrum, sondern wesentlich ausserhalb des Zentrums stehen und selbstverständlich bewirken, dass wir uns bevorzugterweise mit dem eigenen Auto dorthin bewegen. Das geht auch mir so. Nur müssen wir etwas anderes auch berücksichtigen: Wir alle werden jeden Tag 24 Stunden älter. Und irgendwann einmal kommt dann der Zeitpunkt, wo wir uns nicht mehr mit dem eigenen Auto in dieses Zentrum bewegen können. Und dann stellen wir fest, dass unser eigentliches Zentrum, sei es im Dorf, sei es in der Stadt, plötzlich nicht mehr vorhanden ist, weil das Zentrum eben ausserhalb des Zentrums liegt. Aus dieser Optik heraus verstehe ich die Regierung, wenn sie beispielsweise fordert, wenn schon, dann sollen doch bitte diese Zentren auch mit dem öffentlichen Verkehrsmitteln erschlossen werden. Es ist vorhin gesagt worden, es sei ja Wahnsinn, eine Distanz von 150 Metern vorzuschreiben. Wenn Sie aber schwere Pakete zu schleppen haben, dann sind diese 150 Meter auch noch eine recht weite Distanz, und Sie wären vielleicht froh, es wäre nicht so weit wie eben diese 150 Meter.

Ein Weiteres: Diese Parkplätze sollen also – so habe ich es vorhin verstanden – auf das Maximum ausgelegt werden. Wenn Sie Unternehmer sind, legen Sie dann Ihre Maschinen immer auf das Maximum aus? Kaufen Sie dann eine Ausrüstung, die vielleicht dreimal so viel produziert, obwohl Sie vielleicht nur die Hälfte dessen benötigen? Nein, Sie kaufen das Optimum. Schliesslich und endlich wollen Sie Ihre finanziellen Mittel auf eine vernünftige Art und Weise einsetzen. Und das wä-

re doch eigentlich auch bei diesen Einkaufszentren zu erwarten. Es ist schon so – und ich beklage das auch – mit diesen Parkplätzen: Die Leute fahren hin und diese Parkplätze sind dann einfach zu knapp. Man steht vor den Parkplätzen, es wird Luft produziert, nämlich schlechte Luft, und das schadet uns allen.

Ich glaube, die ganze Angelegenheit, was wir hier behandeln, hat wenig bis nichts mit der Angelegenheit «Stadion und VCS» zu tun. Das muss auf einer anderen Ebene gelöst werden, und wir müssen hier nun wirklich auf diese Einkaufszentren zurückkommen. Ich möchte eigentlich sagen: Es wäre besser, wenn bei diesen Planungen eben das Motto gelten würde, «agieren ist besser als reagieren». In diesem Sinne wäre es auch besser, wenn von allem Anfang an versucht würde, das öffentliche Verkehrsmittel einzubeziehen, wobei ich klar die Forderung erhebe, dass dann auch die Betreiber des öffentlichen Verkehrsmittels dafür sorgen, dass die Fahrpläne attraktiv sind, dass man dann auch einigermaßen hinkommt. Und eines ist auch für mich klar: Wenn ich eine Polstergruppe selber kaufe, dann werde ich sie sicher nicht mit Tram und Bus nach Hause schleppen, sondern werde sie entweder nach Hause liefern lassen oder den eigenen Wagen nehmen. Aber auch hier noch eine Frage: Es ist ja nicht jeden Tag so, dass wir eine neue Polstergruppe brauchen und deshalb aufs Auto angewiesen sind. Man könnte dies auf Grund einzelner Voten fast glauben, aber das ist doch eher ein seltener Fall. Diese Paragraphen, diese Vorstösse, die wir da diskutieren, handeln von Luft, von guter Luft. Und wir könnten eigentlich sagen, diese Paragraphen seien uns Luft. Ich sage aber: Ohne Luft können wir alle nicht leben. Dies erklärt auch, wieso die EVP-Fraktion alle drei Vorstösse nicht unterstützen wird.

*Ueli Keller (SP, Zürich):* Als Sprecher für die Sozialdemokratische Fraktion stelle ich Ihnen den Ablehnungsantrag zu all diesen drei in Postulate umgewandelten Motionen. Zum ersten in der Stellungnahme der Regierung aufgeführten Vorstoss 180/2002 von Adrian Bergmann lautet die Begründung, dass wir ihn nur schon deshalb ablehnen, weil nicht genau verstanden haben, was Sie sich dabei eigentlich gedacht haben. Sie rufen die Handels- und Gewerbefreiheit an als Begründung, wieso jeder Grundeigentümer so viele Parkplätze auf seinem Grundstück soll bauen können, wie er will. Wenn man diese Logik zu Ende denkt, müssten Sie doch eigentlich auch noch die Forderung aufstellen,

dass wir sämtliche Ausnutzungsziffern abschaffen, dass wir sämtliche Nutzungsbeschränkungen abschaffen, dass es keine Geschosszahlbeschränkung mehr gibt und dass es keine Abstandsvorschriften mehr gibt. Eigentlich bin ich dafür, dass man Ihnen irgendwo einmal ein Reservat zur Verfügung stellt, wo Sie die Folgen dieses Wildwest-Konzeptes einmal ausprobieren können. (*Heiterkeit.*) Ich glaube, Sie würden sehr bald sehen, was die Auswirkungen dieser falsch verstandenen Eigentumsfreiheit wären. Die Auswirkungen irgendeiner Nutzung auf einem Grundstück sind auch immer ausserhalb der eigenen Parzellengrenze spürbar und sie betreffen dann einen Nachbareigentümer oder -pächter oder -mieter und sie betreffen auch den öffentlichen Raum. Das haben auch schon die Verfasser des Zivilgesetzbuches vor über 100 Jahren gemerkt, als sie in Artikel 684 unter Nachbarrecht festgehalten haben, dass jedermann verpflichtet ist, bei der Ausübung seines Eigentums, namentlich dem Betrieb eines Gewerbes auf seinem Grundstück, sich aller übermässigen Einwirkung auf das Eigentum der Nachbarn zu enthalten. Wenn Sie jetzt das öffentliche Baurecht da irgendwie ändern wollen, dann führt das doch einfach dazu, dass Sie dieselbe Menge von Prozessen und Rekursen wie heute im Privatrecht haben. Ob das für Sie dann viel lustiger ist, würde ich doch sehr bezweifeln. Ich empfehle Ihnen deshalb, diesen Vorstoss abzulehnen, oder noch besser: Sie ziehen ihn zurück.

Die beiden andern Vorstösse, 179 und 181/2002, wollen den Zusammenhang zwischen Nutzungsvorhaben und notwendiger Erschliessung neu regeln. Das ist an sich diskussionswürdig. Die angeführten Begründungen zeigen aber, dass es sich um eine Stossrichtung handelt, die den öffentlichen Verkehr schwächen will und die wir nicht unterstützen. Sie führen aus, dass es aus einer volkswirtschaftlichen Sicht notwendig sei, einfachere materielle Normen zu schaffen, in denen die ÖV-Erschliessung und die Parkplatzzahl geregelt werden. Diesen Anspruch empfinden wir zwar legitim, aber es ist ja auch offensichtlich, dass dieser Anspruch scheitern wird. Spätestens, wenn Sie im konkreten Einzelfall neben einer allfälligen Parkplatzverordnung auch eine irgendwie qualifizierte Anforderung an die ÖV-Erschliessung festgelegt haben und ausserdem dann noch die Umweltschutzgesetzgebung anwenden müssen, merken Sie, dass es gar nicht immer geht. Es gibt schon Gebiete, in denen sämtliche Grenzwerte heute überschritten sind oder mit einem allfälligen neuen Vorhaben überschritten werden. Da

wird Ihnen keine – wie immer auch geartete – Parkplatzverordnung die Bewilligung geben, zusätzliche Parkplätze zu erstellen.

Aus diesem Grund sind auch diese beiden Vorstösse abzulehnen, weil sie nicht zum Ziel führen. Sie werden damit leben müssen, dass die verschiedenen Anforderungen da einfach nicht aufgehen. Wenn Sie bedauern, dass die Eigentumsfreiheit deshalb eingeschränkt wird, dann ist anzuführen, dass uns vor allen stört, dass Eigentümer verpflichtet werden, Parkplätze zu bauen, die sie möglicherweise gar nicht brauchen oder wollen. Die heutige Regelung verunmöglicht beispielsweise die Erstellung autofreier Siedlungen. Es werden da unter dem Deckmäntelchen einer so genannt freien Gesellschaft Zwänge ausgeübt, die zu allen erdenklichen Belästigungen und Belastungen führen, die durch den motorisierten Individualverkehr ausgeübt werden. Das finden wir eigentlich die grössere Einschränkung der Eigentumsfreiheit.

Wir empfehlen Ihnen, die Vorstösse abzulehnen.

*Gabriele Petri (Grüne, Zürich):* Vielleicht noch zu Adrian Bergmann und zur SVP, die sich ja die Gesetzlosigkeit des Seeräubernestes Kanton Schwyz zum Vorbild genommen haben (*Heiterkeit*), wo man darauf hofft, ohne Grundlagen zum guten öffentlichen Verkehr einen Ablass zu kriegen. Ich möchte Ihnen die Stellungnahme des Bundesamtes für Raumentwicklung nicht vorenthalten, was man von solchen Agitationen hält, ich zitiere: «Etwas seltsam mutet die Argumentation an, der Kanton Schwyz kenne keine Bestimmung» – mit dem PBG vergleichbare Regelung – «wie der Kanton Zürich, weshalb eine ÖV-Anbindung der Güteklasse B oder A nicht verlangt werden könne im strittigen Fall Seedammcenter. Dies würde im Endeffekt bedeuten, dass diejenigen Kantone, die auf diesem Gebiet gesetzgeberisch untätig bleiben, bei publikumsintensiven Einrichtungen den motorisierten Verkehr weniger einschränken müssten als diejenigen Kantone, die explizit einen attraktiven ÖV-Anschluss verlangen. Dies kann nicht der Sinn des RPG und des USG sein. Die kantonale Kompetenz im Bereich der Raumplanung darf nicht dazu führen, dass eine bundesrechtliche Sachgesetzgebung (USG, LRV) unterlaufen wird beziehungsweise je nach Kanton anders angewendet wird, nur weil eine explizite kantonale Bestimmung fehlt. Auch ist zu bemerken, dass es sich bei der genannten Zürcher Bestimmung nicht um einen selbstständigen kantonalen Planungsgrundsatz handelt, sondern – wie das Bundesgericht zu Recht betont – um die

Umsetzung eines bundesrechtlichen Planungsgrundsatzes. Das Zürcher Recht stellt eine einleuchtende Konkretisierung und Interpretation eines bundesrechtlichen Planungsgrundsatzes dar, der in anderen Kantonen in gleicher oder ähnlicher Weise interpretiert und umgesetzt werden muss» – und jetzt kommt es – «und zwar unabhängig davon, ob eine entsprechende kantonale Gesetzgebung vorliegt.»

Wenn Sie nun versuchen, diesen Paragraf 237 PBG im Kanton Zürich abzuschaffen, dann holt Sie diese Erschliessungsvoraussetzung, auch wenn Sie sie jetzt bewusst als Lücke im Gesetz formulieren und weg-schaffen möchten, spätestens am Bundesgericht wieder ein. Videbimus – wir werden sehen!

*Regierungsrätin Dorothee Fierz:* Wir haben nun eine intensive Diskussion geführt über Sinn und Unsinn der Parkplatzregulierung und der Parkplatzreduktion. Wenn wir einen Blick in die Vergangenheit werfen, dann müssen wir uns alle eingestehen, dass wir Extremsituationen erlebt haben, die wir wohl politisch so nicht mittragen wollen. Wenn ich von Extremsituationen spreche, dann denke ich an Grundeigentümer, die in ein Bauprojekt investiert haben und erst dann, zum Zeitpunkt des baurechtlichen Entscheides, erfahren haben, dass ihr Projekt nicht bewilligungsfähig ist – Stolperstein: Zahl der Parkplätze. Es kann auch nicht sein, dass es Gebiete gibt im Kanton Zürich wie zum Beispiel die Stadt Winterthur, die praktisch kein Entwicklungspotenzial in wichtigen städtischen Gebieten mehr hat, weil die Parkplatzverordnung alles verhindert. Und es kann auch nicht sein, dass ein Grossprojekt wie der Stadion-Neubau verhindert wird, weil wir einen endlosen Streit über die Parkplätze haben. Dass wir jetzt hier in diesem Bereich verlässlich werden, dass wir nachvollziehbare Rahmenbedingungen haben und dass alle Partner von Anfang an wissen, mit welchen Bedingungen sie zu rechnen haben, da haben wir Handlungsbedarf. Und aus diesem Grund ist der Regierungsrat auch bereit, zwei Vorstösse als Postulate entgegen zu nehmen. Das sind Themen, die wir politisch miteinander diskutieren wollen im Rahmen des neuen Planungs- und Baugesetzes. Das sind Themen, die dort aufgegriffen werden und die im ganzen Mitwirkungsverfahren in aller Deutlichkeit aufgezeigt worden sind.

Der Regierungsrat ist jedoch nicht bereit, den Vorstoss von Adrian Bergmann entgegen zu nehmen, auch nicht als Postulat. Wir sind nämlich nicht bereit, Hand zu bieten, die Abstimmung von Siedlungs- und

Verkehrsentwicklung ganz grundsätzlich aufzugeben. Diese Abstimmung findet natürlich teilweise über die Möglichkeit statt, Parkplatzzahlen gebietsweise und auch nach Nutzungsart differenziert zu begrenzen. Wenn wir dieses Instrument aufgeben, dann geben wir ein ganz wichtiges Steuerungsinstrument aus der Hand, und es kann auch nicht im Interesse der bürgerlichen Politiker sein, die für einen attraktiven Wirtschaftsstandort plädieren, dass wir jetzt von einer Extremsituation, nämlich von einer zu starken Regulierung, in die andere Extremsituation wechseln oder – ich kann es mit viel einfacheren Worten sagen –, dass wir das Kind mit dem Bad ausschütten.

Ich bitte Sie, der Empfehlung des Regierungsrates zu folgen, die zwei Motionen, die umgewandelt sind in ein Postulat, zu überweisen und den Vorstoss von Adrian Bergmann, den wir als zu extrem oder als über das Ziel hinausgeschossen beurteilen, auch als Postulat nicht zu überweisen.

*Adrian Bergmann (SVP, Meilen):* Genau deshalb, Regierungsrätin Dorothee Fierz, wandle ich diesen Vorstoss von der Motion in ein Postulat um, damit es nicht von diesem Extrem ins andere umschwingt, sondern damit wir einen Vorschlag von Ihnen finden oder erwarten können, der mehrheitsfähig ist. Damit sich all jene, welche die «Stadionverhinderungspolitik» weiter unterstützen wollen, outen können, stelle ich den Antrag,

*die Abstimmung zum Vorstoss 180/2002 unter Namensaufruf durchzuführen.*

*Abstimmung*

**Für den Antrag, die Abstimmung über das Postulat 180/2002 unter Namensaufruf durchzuführen, stimmen deutlich mehr als 30 Ratsmitglieder. Damit ist das Quorum von 30 Stimmen erreicht. Die Abstimmung wird unter Namensaufruf durchgeführt.**

*Abstimmung zum Postulat 179/2002*

**Der Kantonsrat beschliesst mit 85 : 68 Stimmen, das Postulat dem Regierungsrat zur Berichterstattung zu überweisen.**

*Abstimmung unter Namensaufruf zum Postulat 180/2002*

Für die Überweisung des Postulates stimmen folgende 78 Ratsmitglieder:

Achermann Christian (SVP, Winterthur); Appenzeller John (SVP, Aeugst a.A.); Arnold Martin (SVP, Oberrieden); Bachmann Ernst (SVP, Zürich); Badertscher Hans (SVP, Seuzach); Bär Hansruedi (SVP, Zürich); Bergmann Adrian (SVP, Meilen); Bernasconi-Aeppli Susanne (FDP, Zürich); Bernoulli Rita (FDP, Dübendorf); Bosshard Kurt (SVP, Uster); Bosshard Werner (SVP, Rümlang); Briner Lukas (FDP, Uster); Brunner Ernst (SVP, Illnau-Effretikon); Clerici Max F. (FDP, Horgen); Denzler Oskar (FDP, Winterthur); Egloff Hans (SVP, Aesch b. Birmensdorf); Fischer Hans Jörg (SD, Egg); Frehsner-Aebersold Rosmarie (SVP, Dietikon); Frei Hans (SVP, Regensdorf); Frei Hans Peter (SVP, Embrach); Frei Heinrich (SVP, Kloten); Ganz Fredy (FDP, Freienstein); Grossmann Bruno (SVP, Wallisellen); Habicher Lorenz (SVP, Zürich); Haderer Willy (SVP, Unterengstringen); Hartmann Hansruedi (FDP, Gossau); Hatt Ruedi (FDP, Richterswil); Haug Hanspeter (SVP, Weiningen); Hauser Matthias (SVP, Hüntwangen); Heer Alfred (SVP, Zürich); Heiniger Thomas (FDP, Adliswil); Hess Felix (SVP, Mönchaltorf); Heusser Hans-Heinrich (SVP, Seegräben); Honegger Werner (SVP, Bubikon); Hürlimann Werner (SVP, Uster); Isler René (SVP, Winterthur); Isler Thomas (FDP, Rüslikon); Johner-Gähwiler Brigitta (FDP, Urdorf); Jucker Johann (SVP, Neerach); Kern Othmar (SVP, Bülach); Kläy Dieter (FDP, Winterthur); Kübler Ueli (SVP, Männedorf); Kull-Benz Katharina (FDP, Zollikon); Leuthold Jürg (SVP, Aeugst a.A.); Manser Emil (SVP, Winterthur); Marty Robert (FDP, Affoltern a.A.); Meier Oliver B. (SVP, Zürich); Menzi Ruedi (SVP, Rüti); Mettler Christian (SVP, Zürich); Meyer Ernst (SVP, Andelfingen); Moor-Schwarz Ursula (SVP, Höri); Mossdorf Martin (FDP, Bülach); Ramseyer Samuel (SVP, Niederglatt); Raths Hans Heinrich (SVP, Pfäffikon); Rüegg Luzius (SVP, Zürich); Schmid Claudio (SVP, Bülach); Schmid Hansjörg (SVP, Dinhard); Schneebeli Hanspeter (FDP, Zürich); Schneider-Schatz Annelies (SVP, Bäretswil); Siegenthaler-Benz Rolf André (SVP, Zürich); Simioni-Dahm Anita (FDP, Andelfingen); Steinemann Barbara (SVP, Regensdorf); Stocker-Rusterholz Ernst (SVP, Wädenswil); Stutz-Wanner Inge (SVP, Marthalen); Styger Laurenz (SVP, Zürich); Suter Arnold (SVP,

Kilchberg); Thalmann-Meyer Regula (FDP, Uster); Toggweiler Theo (SVP, Zürich); Vogel Thomas (FDP, Illnau-Effretikon); Walker Späh Carmen (FDP, Zürich); Walliser Bruno (SVP, Volketswil); Walti Beat (FDP, Erlenbach); Weber-Gachnang Theresia (SVP, Uetikon a.S.); Weibel Katharina (FDP, Seuzach); Winkler Gabriela (FDP, Oberglatt); Wuhrmann Heinrich (SVP, Dübendorf); Zanetti Claudio (SVP, Zollikon); Züst Ernst (SVP, Horgen).

Gegen die Überweisung des Postulates stimmen folgende 76 Ratsmitglieder:

Amstutz Hanspeter (EVP, Fehraltorf); Anderegg Peter (SP, Dübendorf); Annen Ueli (SP, Illnau-Effretikon); Arnet Esther (SP, Dietikon); Attenhofer Hartmuth (SP, Zürich); Balocco Claudia (SP, Zürich); Bolleter-Malcom Nancy (EVP, Seuzach); Brandenberger Markus (SP, Uetikon am See); Braunschweig-Lütolf Ursula (SP, Winterthur); Brunner Robert (Grüne, Steinmaur); Bucher-Steinegger Heidi (Grüne, Zürich); Büchi-Wild Renate (SP, Richterswil); Buchs Hugo (SP, Winterthur); Burger Andreas (SP, Urdorf); Bürgi André (SP, Bülach); Bulet Marcel (SP, Regensdorf); Bussmann Barbara (SP, Volketswil); Büttler Vinzenz (CVP, Wädenswil); De Mestral Yves (SP, Zürich); Derisiotis-Scherrer Elisabeth (SP, Zollikon); Egg Bernhard (SP, Elgg); Feldmann Stefan (SP, Uster); Fischer Gerhard (EVP, Bäretswil); Furrer Käthi (SP, Dachsen); Gerber Rüegg Julia (SP, Wädenswil); Germann Willy (CVP, Winterthur); Gfeller Matthias (Grüne, Winterthur); Golta Raphael (SP, Zürich); Götsch Neukom Regula (SP, Kloten); Gschwind Benedikt (SP, Zürich); Gübeli Jacqueline (SP, Horgen); Guyer Esther (Grüne, Zürich); Hächler Patrick (CVP, Gossau); Hardegger Thomas (SP, Rümlang); Hildebrand Esther (Grüne, Illnau-Effretikon); Holenstein Christoph (CVP, Zürich); Holenstein Weidmann Pia (SP, Affoltern a.A.); Hug Adrian (CVP, Zürich); Jaun Dorothee (SP, Fällanden); Keller Ueli (SP, Zürich); Krebs Cécile (SP, Winterthur); Kull Martin (SP, Wald); Lais Ruedi (SP, Wallisellen); Leuzinger Romana (SP, Zürich); Mäder-Weikart Regula (CVP, Opfikon); Maeder-Zuberbühler Karin (SP, Rüti); Margreiter Ralf (Grüne, Zürich); Mauchle Thea (SP, Zürich); Mendelin Markus (SP, Opfikon); Mittaz Germain (CVP, Dietikon); Müller-Jaag Lisette (EVP, Knonau); Munz Roland (SP, Zürich); Naef Martin (SP, Zürich); Petri Gabriele (Grüne, Zürich); Prelicz-Huber Katharina (Grüne, Zürich); Ramer-Stäubli Blanca (CVP, Ur-

dorf); Reinhard Peter (EVP, Kloten); Riedi Anna Maria (SP, Zürich); Rihs-Lanz Susanne (Grüne, Glattfelden); Rusca Speck Susanna (SP, Zürich); Schmid Hansruedi (SP, Richterswil); Schmid Peter A. (SP, Zürich); Schreiber Kurt (EVP, Wädenswil); Schürch Christoph (SP, Winterthur); Schulthess Peter (SP, Stäfa); Serra Jorge (SP, Winterthur); Spring Monika (SP, Zürich); Stünzi Jürg (Grüne Küsnacht); Torp Eva (SP, Hedingen); Trüb Klingler Marianne (SP, Dättlikon); Vieli-Platzer Natalie (Grüne, Zürich); Volland Bettina (SP, Zürich); Weber Peter (Grüne, Wald); Weibel Thomas (Grüne, Horgen); Ziegler Sabine (SP, Zürich); Ziltener Erika (SP, Zürich).

Der Stimme enthalten hat sich kein Ratsmitglied.

Abwesend sind folgende 25 Ratsmitglieder:

Cavegn Reto (FDP, Oberengstringen); Dollenmeier Stefan (EDU, Rütli); Duc Pierre-André (SVP, Zumikon); Dürr Lucius (CVP, Zürich); Eugster-Wick Yvonne (CVP, Männedorf); Fahrni Hans (EVP, Winterthur); Frey-Wettstein Franziska (FDP, Zürich); Furter Willy (EVP, Zürich); Good Peter (SVP, Bauma); Guex Gaston (FDP, Zollikon); Hany Urs (CVP, Niederhasli); Hirt Richard (CVP, Fällanden); Jauch Heinz (EVP, Dübendorf); Lauffer Urs (FDP, Zürich); Leibundgut Jürg (SVP, Zürich); Mächler Peter (SVP, Zürich); Maier Thomas (Grüne, Dübendorf); Müller Walter (SVP, Pfungen); Ruggli Marco (SP, Zürich); Scheffeldt Kern Elisabeth (SP, Schlieren); Trachsel Jürg (SVP, Richterswil); Tremp Johanna (SP, Zürich); Walther Rolf (FDP, Zürich); Widmer Graf Andrea (FDP, Zürich); Züllig Hansueli (SVP, Zürich).

Der Rat setzt sich gegenwärtig aus 180 Mitgliedern zusammen. Nicht gestimmt hat usanzgemäss die Ratspräsidentin.

**Der Kantonsrat beschliesst mit 78 : 76 Stimmen, das Postulat dem Regierungsrat zur Berichterstattung zu überweisen.**

*Abstimmung zum Postulat 181/2002*

**Der Kantonsrat beschliesst mit 85 : 64 Stimmen, das Postulat dem Regierungsrat zur Berichterstattung zu überweisen.**

Die Geschäfte 179/2002, 180/2002 und 181/2002 sind erledigt.

## Verschiedenes

### *Neu eingereichte parlamentarische Vorstösse*

- **Kantonaler Berufsbildungsfonds**  
Motion *Julia Gerber Rüegg (SP, Wädenswil)*
- **Haftpflichtversicherungsobligatorium für frei praktizierende Ärztinnen und Ärzte**  
Motion *Yves de Mestral (SP, Zürich)*
- **Invalidisierung von BVK-Versicherten**  
Postulat *Ursula Braunschweig-Lütolf (SP, Winterthur)*
- **Stand- und Durchgangsplätze für Fahrende (Zigeunerinnen/Zigeuner)**  
Postulat *Katharina Prelicz-Huber (Grüne, Zürich)*
- **Bau einer dritten Tunnelröhre beim Gubrist**  
Postulat *Willy Haderer (SVP, Unterengstringen)*
- **Einrichtung eines einheitlichen Fehlermeldesystems für stationäre und ambulante Einrichtungen des Gesundheitswesens**  
Postulat *Heidi Bucher-Steinegger (Grüne, Zürich)*
- **Änderung des Steuergesetzes vom 8. Juni 1997**  
Parlamentarische Initiative *Germain Mittaz (CVP, Dietikon)*
- **Einreichen einer Standesinitiative für die Finanzierung des gesamten Strassenwesens mittels «Road Pricing»**  
Parlamentarische Initiative *Marcel Burlet (SP, Regensdorf)*
- **Mangelhafte Überprüfung in Einbürgerungsverfahren**  
Interpellation *Martin Arnold (SVP, Oberrieden)*
- **Autofrei von Zürich bis Rapperswil am 26. September 2004 für den «Slow Up 2004»**  
Dringliche Anfrage *Adrian Bergmann (SVP, Meilen)*
- **Erfüllung der Leistungsvereinbarung «Minimalzentrum 2000» zwischen der Direktion für Soziales und Sicherheit mit ORS Service AG**  
Anfrage *Thea Mauchle (SP, Zürich)*
- **Zukünftige Entwicklung der kantonalen Berufsberatung**

Anfrage *Karin Maeder-Zuberbühler (SP, Rüti)*

– **Einbürgerungsgebühren**

Anfrage *Bruno Walliser (SVP, Volketswil)*

***Rückzüge***

– **Änderung der Praxis für Asylsuchende, die ohne rechtsgültige  
Identitätspapiere einen schweizerischen Führerausweis beantra-  
gen**

Postulat *René Isler (SVP, Winterthur)*, KR-Nr. 2/2004

Schluss der Sitzung: 17.10 Uhr

Zürich, den 23. August 2004

Die Protokollführerin:

Heidi Baumann

Vom Ausschuss Ratsprotokolle der Geschäftsleitung genehmigt am 6. September  
2004.