


155. Sitzung, Montag, 24. Juni 2002, 14.30 Uhr

 Vorsitz: *Thomas Dähler (FDP, Zürich)*
Verhandlungsgegenstände

- 1. Mitteilungen**..... *Seite 12770*
- 8. Steuergesetz (Änderung)**
 Antrag des Regierungsrates vom 12. September 2001
 und geänderter Antrag der WAK vom 26. März 2002,
3892a
 (Fortsetzung der Beratungen) *Seite 12770*
- 9. Anpassung des Gesetzes über die Abfallwirtschaft
 (Abfallgesetz) an die Gesetzgebung des Bundes**
 Antrag der KEVU vom 15. Januar 2002 zur Parla-
 mentarischen Initiative Hans Badertscher vom
 22. November 1999, KR-Nr. 398a/1999 *Seite 12782*
- 10. Definitive Projekte mit Kostenvoranschlägen für
 Bauvorhaben**
 Bericht und Antrag des Regierungsrates vom 12. Sep-
 tember 2001 und geänderter Antrag der KPB
 vom 4. Dezember 2001, **3893a (Ziffer 1)** *Seite 12796*
- 11. Seetunnel, Umfahrung Zürich**
 Bericht und Antrag des Regierungsrates vom 12. Sep-
 tember 2001 und geänderter Antrag der KEVU vom
 11. Dezember 2001, **3893a (Ziffer 2)** *Seite 12799*
- 12. Äussere Nordumfahrung Zürich**
 Bericht und Antrag des Regierungsrates vom 12. Sep-
 tember 2001 und geänderter Antrag der KPB vom 4.
 Dezember 2001, **3893a (Ziffer 6)** *Seite 12805*

**13. Behördeninitiativen zu den Umfahrungen Eglisau,
Dietikon und den Bau des Dettenbergtunnels**

Bericht und Antrag des Regierungsrates vom 12. September 2001 und gleich lautender Antrag der KEVU

vom 22. Januar 2002, **3893 (Ziffer 7)** Seite 12817

Verschiedenes

– Rücktrittserklärung

• *Rücktritt von Adrian Bucher aus dem Kantonsrat* Seite 12829

– Neu eingereichte parlamentarische VorstösseSeite 12830

Geschäftsordnung

Das Wort wird nicht verlangt. Die Traktandenliste ist in der vorliegenden Form genehmigt.

1. Mitteilungen

Keine Mitteilungen

8. Steuergesetz (Änderung)

Antrag des Regierungsrates vom 12. September 2001 und geänderter Antrag der WAK vom 26. März 2002, **3892a**

(Fortsetzung der Beratungen)

Fortsetzung der Beratungen vom Vormittag

B. Beschluss des Kantonsrates

über die Ungültigerklärung der Volksinitiative

«Weniger Steuern für niedrige Einkommen

(Volksinitiative für mehr Steuergerechtigkeit im Kanton Zürich)»

(KR-Nr. 199/2000)

Minderheitsantrag von Claudia Balocco, Elisabeth Derisiotis-Scherrer, Regula Götsch Neukom, Esther Guyer in Vertretung von Felix Müller und Bettina Volland:

I. Die Volksinitiative «Weniger Steuern für niedrige Einkommen (Volksinitiative für mehr Steuergerechtigkeit im Kanton Zürich)» wird nicht ungültig erklärt und dem Volk zur Annahme empfohlen.

Rudolf Ackeret (SVP, Bassersdorf), Präsident der WAK: Die WAK beantragt in ihrer Mehrheit, die Initiative «Weniger Steuern für niedrige Einkommen» gemäss dem Antrag des Regierungsrates für ungültig zu erklären. Die Initiative bezweckt eine Änderung der Tarifstruktur im unteren Bereich zur Entlastung der niedrigen Einkommen. Ab 50'000 Franken Einkommen bei allein Stehenden, respektive bei 80'000 Franken bei Verheirateten, verläuft die Progressionsstufe wieder gleich wie bisher.

Die WAK hat dazu den vom Steueramt beigezogenen Gutachter, Professor Markus Reich von der Universität Zürich, angehört. Mit ihm kann davon ausgegangen werden, dass die Initiative in Teilbereichen gewisse Verbesserungen gegenüber dem geltenden Recht bringen kann. Wie sich zeigt, ergeben sich aber im Vergleich von Zweiverdiener-Haushalten mit Kindern zwischen Ehepaaren und Konkubinatspaaren teilweise extreme Unterschiede, die das Bundesgericht nach Ansicht von Professor Markus Reich nicht akzeptieren würde. Der Vergleich von Ehepaaren und allein Stehenden darf ebenfalls nicht ausser Acht gelassen werden. Die Belastungsrelationen insgesamt müssen stimmen. Die vom Bundesrat eingesetzte Kommission «Familienbesteuerung» sowie Professor Peter Locher von der Universität Bern sind auf Grund verschiedener Bundesgerichtsentscheide der Überzeugung, dass die Bandbreite der Besteuerungsunterschiede weiterhin bei 10 Prozent liegt. Allerdings sind nicht nur Prozentzahlen, sondern auch die effektiven Frankenbeträge zu vergleichen. Auch in dieser Hinsicht ergeben sich Abweichungen von bis zu 1000 Franken bei Einkommen zwischen 50'000 und 70'000 Franken.

Selbst bei grosszügiger Betrachtungsweise erscheint diese Initiative deshalb als verfassungswidrig und ist gemäss Antrag der WAK und der Meinung von Professor Markus Reich als ungültig zu erklären. Die Minderheit der WAK glaubt, dass die bestehende Tarifstruktur bereits grosse Abweichungen zulässt, die gemäss dieser Argumentation ebenfalls als verfassungswidrig bezeichnet werden müssten. Im

Weiteren werden von der Minderheit auch die vom Steueramt zitierten Vergleiche in Zweifel gezogen. Dementsprechend seien nicht vorranglich Ehepaare mit Kindern Konkubinatspaaren mit Kindern mit sehr ungleicher Einkommensverteilung gegenüber zu stellen, sondern es müsste ein Vergleich von Verheirateten mit und solchen ohne Kindern bei je hälftiger Aufteilung des Einkommens vorgenommen werden. Die Minderheit ist im Übrigen der Auffassung, dass das Bundesgericht nicht ein ganzes Gesetz wegen einzelner Abweichungen, die im Übrigen im bestehenden System kaum zu vermeiden seien, ablehnen würde. Die Mehrheit der WAK ist mit dem Regierungsrat und Professor Markus Reich, wie ich dargelegt habe, aber der Auffassung, dass die Initiative einer verfassungsrechtlichen Beurteilung nicht standhält. Sie beantragt dem Kantonsrat, angesichts der Ungerechtigkeit bei einer Umsetzung der Initiative und gestützt auf die ausgewiesenen verfassungsmässigen Bedenken, die Initiative für ungültig zu erklären.

Claudia Balocco (SP, Zürich): Die Volksinitiative «Weniger Steuern für tiefe Einkommen» ist ein Kind der Diskussion um die Abschaffung des Altersabzuges. Wir haben am letzten Montag schon etwas darüber diskutiert. Sie SP war damals wie heute der Meinung, dass Steuern zahlen keine Frage des Alters ist, sondern der finanziellen Situation. Unsere Antwort auf diese Situation war eben diese Volksinitiative. Es macht nämlich unserer Meinung nach wenig Sinn, Menschen die nahe oder gar unter dem Existenzminimum leben, noch Steuern abzuverlangen. Darum haben wir diese Initiative, die eine Steuerbefreiung für allein Stehende unter 14'600 Franken – bei Ehepaaren ist die Grenze dann 22'000 Franken – und eine Steuerentlastung bis 49'000, beziehungsweise 80'000 Franken, vorsieht. Das verlangt diese Initiative.

Der Regierungsrat und auch die Kommission beantragen dem Kantonsrat, die Initiative für ungültig zu erklären. Der Regierungsrat macht, gestützt auf ein Rechtsgutachten, geltend, die Initiative sei verfassungswidrig, weil das zulässige Mass an unterschiedlicher Behandlung von Doppelverdiener-Ehepaaren und Konkubinatspaaren mit Kindern überschritten sei. In einzelnen Fällen beträgt der Unterschied über 1300 Prozent. Das ist tatsächlich so. Allerdings hält das Bundesgericht in einem wegweisenden Entscheid fest, dass «nicht in erster Linie auf die Steuerbelastung des unverheirateten Paares mit Kindern

abzustellen ist, sondern auf die Steuerbelastung der anderen Gruppen von Steuerpflichtigen, besonders der allein Stehenden und der Konkubinatspartner ohne Kinder». Zudem sei die Steuerbelastung der Ehepaare so auszugestalten, dass sie etwa gleich belastet werden, wie zwei allein Stehende mit je halbem Einkommen. Diese Voraussetzungen sind auch mit dem von der SP vorgeschlagenen Tarif in der Initiative erfüllt. Die – zugegebenermassen sehr problematischen – grösseren Unterschiede ergeben sich nur beim Vergleich von Paaren mit Kindern, also bei Ehepaaren mit Kindern im Vergleich zu Konkubinatspaaren mit Kindern, und nur dann, wenn man ein sehr krasses ungleiches Verhältnis der Einkünfte der beiden Partner – im Fall der Berechnungen der Begutachter drei viertel zu einem Viertel – nimmt, also wenn man sehr grosse Unterschiede im Beitrag zum Haushaltseinkommen hat. Ausserdem finden sich grössere Unterschiede nur bei den tiefsten Einkommen, wo die Steuerbelastung in Franken und Rappen sehr tief ist. Deswegen resultieren nämlich so horrend hohe Prozentzahlen, nämlich wenn man den unteren Betrag als 100 Prozent nimmt. In diesem Bereich ist es unter dem heutigen System mit der Ehegattenbesteuerung unmöglich, eine Belastungsdifferenzierung zu erreichen, die allen Anforderungen gerecht wird. Wir haben zum Beispiel in der Kommission auch aufgezeigt, dass auch das geltende Steuergesetz Unterschiede in gleicher Form von bis zu 800 Prozent – wenn man es gleich berechnet – aufweist. Da muss ich schon die Frage der Verhältnismässigkeit stellen. Auch das Bundesgericht anerkennt, dass es immer Ausreisser gibt in einem Steuertarif.

Der zweite Punkt ist vielleicht fast noch wichtiger. Ich denke, es entspricht nicht der politischen Tradition in diesem Kanton und in diesem Kantonsrat, dass man eine Initiative durch Ungültigerklärung eliminiert und so überhaupt jede inhaltliche Auseinandersetzung verhindert. Das ist fast noch nie vorgekommen. Wir erinnern uns kaum, dass das schon einmal vorgekommen wäre. Es ist sicher schon einmal vorgekommen, es ist aber auf jeden Fall äusserst selten.

Der Regierungsrat und auch die Kommission hätten es in der Hand gehabt, diese – zugegebenermassen existierenden – Unebenheiten zu beseitigen – sie hätten die Volksinitiative auch einfach zur Ablehnung empfehlen können – falls es überhaupt möglich ist, diese Unebenheiten zu beseitigen, ohne an anderer Stelle wieder eine solche Unebenheit zu schaffen. (*Hoher Geräuschpegel im Saal.*) Oder man hätte die Anliegen der Volksinitiative in der Steuergesetzrevision, in deren Rahmen sie ja nun beraten wird, stärker aufnehmen können. Wir sind

der Ansicht, man solle eine politische Entscheidung fällen, und keine formaljuristische – zumal nicht, wenn sie auf so wackeligen Beinen steht. Wir sind der festen Überzeugung, dass die Initiative auf Grund der bundesgerichtlichen Rechtssprechung nicht verfassungswidrig ist. Und wenn Sie auf eine Ungültigkeitserklärung drängen, so werden wir dies beim Bundesgericht überprüfen lassen.

Im Fall, dass Sie unserem Antrag folgen, die Ungültigkeitserklärung also nicht zu Stande kommt, beantrage ich Ihnen selbstverständlich aus den bereits in der Debatte vom letzten Montag ausgeführten Gründen, dass Sie diese Initiative dem Volk zur Annahme empfehlen. Ich weiss, dass wir im kantonalen Vergleich im Kanton Zürich bei den unteren Einkommen sehr, sehr freundliche Tarife haben. Wir haben allerdings auch ein paar andere Faktoren, die im Kanton Zürich etwas anders sind. Zum Beispiel bei den Sozialhilfeempfängern oder bei den «working poor» sind wir dafür auch wieder Spitze. Und deswegen ist das Anliegen, nämlich die Entlastung der untersten Einkommen, nach wie vor gerechtfertigt. Sie unterstützen damit auch das Anliegen, das Sie so sehr betont haben, nämlich bedürftige Seniorinnen und Senioren – aber eben nur die bedürftigen! – wirklich wieder zu entlasten und die zusätzlichen Steuerbelastungen, die auf sie zugekommen sind, bei denen, wo es tatsächlich ein Problem ist, wieder ein bisschen wettzumachen.

Ich beantrage Ihnen, die Initiative nicht für ungültig zu erklären und sie, in einem zweiten Schritt, dem Volk zur Annahme zu empfehlen.

Daniel Vischer (Grüne, Zürich): Ich beantrage Ihnen ebenfalls, die Initiative nicht für ungültig zu erklären. Ich bin auch der Meinung, dass es zwei Stufen gibt: Zuerst eine Debatte über die Ungültigkeit oder Gültigkeit, und danach eine materielle Beratung. Beim vorherigen Votum war das zum Teil vermischt. Ich äussere mich jetzt nur zur Ungültigkeit.

Anders als andere Votanten war ich immer der Meinung, in dubio soll eine Volksinitiative vorgelegt werden. Es kann übrigens auch ein Teil des Abstimmungskampfes sein, dass die andere Seite sagt, die Initiative sei ungültig. Okay, dann soll sie das sagen. Das auch deswegen: Das Bundesgericht beurteilt eben eine Initiative anders, wenn sie angenommen worden ist, und weiss, dass hinter einer Initiative ein mehrheitlicher Volkswille steht, als wenn gewissermassen eine abstrakte Normenkontrolle vorab stattfindet. Diese Initiative ist aber nicht

derart offensichtlich ungültig, dass man sagen muss, das juristische, verfassungsmässige Gewissen verbiete die Vorlegung dieser Volksinitiative – zumal die Initiative, auch wenn sie angenommen wird, verfassungsmässig ausgelegt werden kann. Es könnte auch sein, dass die Initiative einen Gesetzestext erhält, der zu zwei Dritteln oder mehr gültig ist, derweil einzelne Passagen geändert werden müssten. Das heisst: Selbst wenn das Bundesgericht eine Korrektur vornimmt, muss diese Korrektur noch nicht den gesamten Inhalt und die gesamte Stossrichtung der Initiative betreffen. Dies ist ein weiterer Grund, dass diese Initiative dem Volk vorgelegt wird, weil sie eigentlich auf eine Grundsatzfrage hin tendiert. Und genau diese Grundsatzfrage soll in der Volksabstimmung ausdiskutiert werden. Dann werden wir sehen, ob sie eine Mehrheit findet oder nicht.

Mir ist natürlich klar, dass gewisse Kreise ein Interesse daran haben, dass diese Initiative gar nicht zur Abstimmung kommt. Und ich beneide die SP ein bisschen, dass sie und nicht wir diese Initiative gemacht hat. Denn es ist natürlich eine Initiative, die goldrichtig liegt. Sie nimmt genau diese entlastungs- und familienpolitischen Elemente auf, die heute sozialpolitisch im Vordergrund stehen. Und die SVP kommt jetzt natürlich in einen blöden Rank, wenn sie dann im Abstimmungskampf erklären muss, dass diese Initiative abgelehnt werden soll. Bekanntlich sind ja auch die SVP-Leute im weiteren Umfeld bei Abstimmungen gottlob nicht so parteitreu. Die Schweizerinnen und Schweizer haben längst gemerkt, dass Parteien eines sind und Sachfragen etwas anderes. Und genau diese Initiative ist natürlich potenziell mehrheitsverdächtig. Und deswegen – so habe ich jetzt den Eindruck – wird sie im Vorfeld gebodigt.

Nun, Professor Markus Reich ist sicher ein grossartiger Professor. Nur müssen wir uns ja nicht einfach der Meinung eines Professors anschliessen. Ich mag mich erinnern: Wir hatten schon einmal eine Steuervorlage. Da sagte Professor Markus Reich auch bezüglich eines Artikels, er sei verfassungsmässig fragwürdig. Aber damals kam niemand auf die Idee, dem Finanzdirektor – ich glaube, das war noch Eric Honegger – zu sagen: Ziehen Sie diese Vorlage zurück, weil sie verfassungsmässig anrühlich ist! Ich beantrage Ihnen also, diese Initiative vorzulegen. Sonst kommen Sie in den Geruch, Volksrechte mit Professorengutachten zu bodigen. Gerade die SVP ist ja sonst auch nicht so expertenläufig, wie sie heute tut.

Dorothee Jaun (SP, Fällanden): Ich verstehe ja absolut, dass Sie politisch gegen diese Initiative sind. Aber heute, bei dieser Abstimmung, entscheiden Sie nicht politisch, sondern Sie sprechen Recht. Und Rechtssprechung erfolgt normalerweise auch bei unseren Gerichten nicht nach politischen Gesichtspunkten, sondern nach juristischen.

Ich bewundere Sie unendlich, dass Sie alle die Bundesgerichtspraxis so gut kennen, dass Sie der Überzeugung sind, Sie könnten heute mittels Rechtssprechung diese Initiative ungültig erklären. Der Gesetzgeber hat nicht zufälligerweise für eine Ungültigerklärung ein Zweidrittelmehr verlangt. Es genügt also nicht eine einfache Mehrheit, um eine Initiative ungültig zu erklären, sondern ein qualifiziertes Mehr. Ich kann Ihnen versichern: Ich kenne die Bundesgerichtspraxis zu diesem Thema «Ehegattenbesteuerung» verhältnismässig gut. Ich habe alle Bundesgerichtsentscheide genau studiert. Und ich kann Ihnen sagen: Jeder Tarif hat in den unteren Bereichen gewisse Ungleichheiten, vor allem, wenn man extreme Vergleichsbeispiele von Konkubinatspaaren und Ehepaaren nimmt. Ich bin überzeugt: Auf Grund der heute geltenden Bundesgerichtspraxis, welche sagt, es müssten eben nicht Ehepaare mit Kindern verglichen werden, sondern Ehepaare und Konkubinatspaare ohne Kinder, bin ich überzeugt, dass diese Initiative nicht verfassungswidrig ist. Das Bundesgericht ist auch zurückhaltend bei der Verfassungswidrig-Erklärung von Gesetzen. Darum bitte ich Sie, dem Antrag der Kommission nicht zuzustimmen. Andernfalls wird – wie meine Kollegin es bereits erwähnt hat – halt das Gericht entscheiden.

Lukas Briner (FDP, Uster): In einem Punkt bin ich mit den Damen der SP einverstanden: Es ist an sich durchaus problematisch und gedanklich aus dem 19. Jahrhundert stammend, dass ein Parlament als Gericht fungieren muss. Wir sind uns gewohnt, nach politischen Kriterien zu entscheiden, und nicht nach rechtlichen. Dorothee Jaun hat vollkommen Recht, wenn sie uns daran erinnert, dass es hier um Rechtssprechung geht und nicht um Politik.

Dieses besagt, muss ich beifügen, dass ich mich in meiner grenzenlosen Unbescheidenheit für einigermaßen kompetent halte, die Bundesgerichtspraxis zu diesem Thema auch zu kennen – war ich doch früher in der Steuerjustiz tätig und hatte mich mit zum Teil widersprüchlichen Signalen des Bundesgerichts in Steuertariff Fragen auseinander zu setzen. Die bundesgerichtliche Praxis war etwas ein Zickzackkurs.

Mit jedem Entscheid wurde der vorhergehende korrigiert oder teilweise korrigiert oder justiert, in einzelnen Fällen sogar zurückgenommen. Im Ergebnis haben wir jetzt aber einigermaßen klare Richtlinien, die zeigen, wo etwa die Schranken liegen. Was macht ein Parlament in dieser Situation, da es – respektive seine vorberatende Kommission – Gericht spielen muss? Es bleibt ihm gar nichts anderes übrig, als einen Fachmann beizuziehen und ein Gutachten machen zu lassen.

Ich stimme auch mit Daniel Vischers Kritik überein. Nicht nur, weil jemand ein Professor ist – auch nicht ein grossartiger Professor –, muss man ihm blind folgen. Es gibt in diesem Saal Personen, die sehr wohl wissen, dass ich diesem Gutachter auch nicht in allen Fragen gefolgt bin. Hier aber hat er nichts anderes gemacht, als die Bundesgerichtspraxis zu analysieren. Er hat diese Initiative gemessen an der Bundesgerichtspraxis. Er hat nicht seine Meinung als Wissenschaftler eingebracht, sondern die Interpretation der Verfassung. Und er war ausserordentlich zurückhaltend – jene, die es gelesen haben, wissen das. In einem Punkt sagte er, das sei problematisch, man müsse es im Zweifel aber noch durchlassen. Und in einem anderen Punkt sagte er, das gehe nun klar zu weit. Wenn man das Gutachten so versteht, dann glaube ich – gerade, wenn ein Parlament Recht sprechen und nicht Politik machen will – muss es die Praxis berücksichtigen, angeleitet durch jenen, der von Berufs wegen dazu berufen ist. Und das führt mich dazu, im Namen meiner Fraktion ebenfalls diese Ungültigkeit zu beantragen – nicht aus politischen Gründen, sondern tatsächlich aus rechtlichen. Ich hoffe sehr, dass diese Fälle auch in Zukunft selten sein werden, denn sie sind unangenehm und schwierig. In diesem Fall ist es aber angezeigt, diese Initiative nicht zur Abstimmung zu bringen.

Arnold Suter (SVP, Kilchberg): Nur ganz kurz: Die SVP-Fraktion ist auch im Lichte des rechtlichen Gesichtspunktes für Nicht-Anerkennung dieser Volksinitiative. Es geht nicht allein darum, dass Professor Markus Reich diese Initiative für verfassungswidrig hält, sondern auch die Finanzdirektion hat mit ihren Leuten diese Initiative geprüft. Und im Gegenzug zu Lukas Briner fühle ich mich nicht kompetent genug, um selbst einen Entscheid zu fällen betreffend der rechtlichen Basis. Folglich stütze ich mich auf diese Rechtsgutachten ab. Unsere Fraktion lehnt diese Initiative auch ab, wenn sie durchkäme.

Alfred Heer (SVP, Zürich): Ich möchte Ihnen mitteilen, dass ich gegen meine Fraktion stimmen werde. Ich bin der Meinung, dass Volksinitiativen schon fast heilig sind. Im Weiteren bin ich der Meinung, dass man eine Volksinitiative nicht einfach leichtfertig für ungültig erklären soll, nur weil ein Experte... – wir haben das ja heute Morgen in Zusammenhang mit der Härtefallkommission schon gehabt. Ich bleibe bei meiner Meinung, dass wir keine Expertitis brauchen. Und im Zweifelsfall sollten wir tatsächlich das Volk über eine Initiative abstimmen lassen, zumal die rechtliche Situation nicht glasklar ist, dass man diese Initiative für ungültig erklären soll. Ich glaube, das Volk soll entscheiden, wie es will. Und dann haben wir eine klare Ausgangslage. Wird die Initiative abgelehnt, ist sie sowieso vom Tisch. Und wenn sie angenommen wird, dann fängt der Krieg so oder so an. In diesem Sinne werde ich gegen die Ungültigkeit stimmen.

Felix Müller (Grüne, Winterthur): Wenn selbst die Frage, ob man einem Gutachter glauben will oder nicht, eine politische Frage ist, so wird es erst richtig eine politische Frage sein, eine Ungültigkeitserklärung zu unterstützen oder nicht. Es kann also niemand hier drin im Saal behaupten, die Ungültigkeitserklärung solle eine juristische Frage sein. In diesem Sinne sind solche Argumente nur ein vorgeschobener Vorwand, um nicht sagen zu müssen, dass man aus politischen Gründen eine Initiative nicht vor dem Volk hat. In diesem Sinne hätte man ja die Initiative, die wir letzten Montag besprochen haben, nämlich die Senioreninitiative, auch ablehnen, respektive ungültig erklären müssen, weil es wurde ja auch von bürgerlicher Seite klar geäußert, dass diese Initiative bundesrechtswidrig wäre, würde sie angenommen. So halte ich es wie Alfred Heer: Man soll eine solche Initiative ohne weiteres dem Volk vorlegen, im Vertrauen, dass sich das Volk sinnvoll verhält, sinnvoll abstimmt. Wenn es die Initiative ablehnt, dann haben die Bürgerlichen ihre Position gestärkt. Wenn das Volk diese Initiative annähme, so würde es auch klar zeigen, in welche Richtung die Politik weiter arbeiten müsste. In diesem Sinne vorzugeben, dass es hier um eine juristische Frage gehen würde, finde ich ein bisschen komisch und unpolitisch. So gehe ich davon aus, dass Sie, wie es Alfred Heer auch vorschlägt, die Initiative dem Volk vorlegen werden.

Germain Mittaz (CVP, Dietikon): Ich spreche hier nicht zur Ungültigkeit der Initiative. Ich fühle mich einfach nicht in der Lage, allein auf Grund der juristischen Diskussion ganz klar zu sagen, ob diese Initiative gültig ist oder nicht. In einer solchen Situation sollte man den grössten Respekt vor einer Volksinitiative haben. Am Schluss soll das Volk entscheiden.

Was ich zu diesen Zahlen allerdings anzumerken habe: Denken Sie daran, sämtliche Stufen ab 6 Prozent, dem Grundtarif, sind auf Grund des Vorschlags der SP für den Steuerzahler schädlich. Das gebe ich mit zu Protokoll. Rechnen Sie wie Sie wollen, so kommts heraus!

Daniel Vischer (Grüne, Zürich): Arnold Suter, Sie sagten, Sie könnten diese Sache nicht beurteilen. Ist das richtig? Dann muss ich Ihnen eigentlich empfehlen, bei der Abstimmung den Saal zu verlassen. Denn an sich sind wir gewählt, um nach eigenem Gutdünken und eigener Urteilsbildung abzustimmen. Es kann ja nicht sein, dass jemand abstimmt und gleichzeitig sagt, er wisse gar nicht, wie er abstimmt. Wir sind nicht dafür gewählt, dass wir blind Experten vertrauen. Ich glaube, Sie könnten einmal Alfred Heer folgen, der eigentlich das gesagt hat, was hier gilt: In dubio pro populo.

Peter Reinhard (EVP, Kloten): Daniel Vischer, es gibt eben auch einen Gewissenskonflikt. Ich möchte Arnold Suter vertreten, aber es gibt manchmal einen Gewissenskonflikt, wo man zwischen einer rechtlichen Beurteilung auf der einen Seite und dem Respekt vor einer Initiative auf der anderen Seite steht und sagt: Man kann sowohl als auch. Und wir hatten in der Kommission die Situation, dass wir eine rechtliche Situationsbeurteilung erhielten, die klar sagte, diese Initiative sei nicht rechtsgültig. Damit ist auch klar, dass Arnold Suter oder ich damals gesagt haben, wir glaubten dieser Rechtsbeurteilung und stimmten gegen die Gültigerklärung dieser Initiative. Auf der anderen Seite ist in der ganzen Diskussion klar zum Ausdruck gekommen, dass man auch eine andere Meinung vertreten kann, die wohl primär politisch geprägt und weniger rechtlich und in einem eher emotionalen Bereich ist. Darum ist für die EVP-Fraktion zum Ausdruck gekommen, dass wir die Entscheidungsgrundlage offen lassen, also nicht unseren Mitgliedern empfehlen, so oder so zu stimmen, also eine Stimmfreigabe. Das hat nichts damit zu tun, dass man nicht beurteilen könnte. Es hat damit zu tun, dass nicht jede Frage glasklar, wie Sie als

Jurist das machen, immer nur mit Ja oder Nein beantwortet werden kann.

Regierungsrat Christian Huber: In einer Demokratie tun wir uns alle – und zwar mit Recht – schwer, eine Volksinitiative für ungültig zu erklären. Wir haben uns ebenfalls sehr schwer getan. Deshalb wollten wir, als wir diese Volksinitiative zu prüfen hatten – was die Aufgabe des Regierungsrates ist –, genau wissen: Ist sie verfassungskonform oder ist sie verfassungswidrig. Weil es keinen Sinn macht, dem Volk etwas vorzulegen, was verfassungswidrig ist. (*Hoher Geräuschpegel im Saal.*) Wäre es anders, so frage ich mich nach dem Stellenwert der Verfassung. Insofern wurde zu Recht gesagt, es gehe hier um die Entscheidung einer juristischen Frage und es sei keine politische Frage. Diese Frage, ob diese Volksinitiative verfassungskonform oder verfassungswidrig sei, haben wir einem Experten vorgelegt – und zwar nicht irgendeinem Experten, sondern einem anerkannten Ordinarius für Steuerrecht. Niemand folgt einem Experten blindlings. Ich würde das auch nicht empfehlen. Auch die WAK hat das bei ihrer Entscheidung nicht getan, sondern sie hat Professor Markus Reich in die Kommission kommen lassen und ihn befragt, ein Hearing mit ihm gemacht und sich erst danach entschieden, in der Mehrheit seiner Argumentation zu folgen.

Die Argumentation von Professor Markus Reich – und das hat sie für sich – ist erstens verständlich und zweitens politisch korrekt. Bettina Volland, er spricht nicht von «Doppelverdienern» sondern von «Zwei-verdienern». Das wollen wir ihm hoch anrechnen. Zum zweiten aber ist diese Argumentation von Professor Markus Reich ausserordentlich verständlich. Ich will Ihnen einen kurzen Passus aus diesem interessanten Gutachten vorlesen. Auf Seite 22 seines Gutachtens schreibt er: «Aus diesen Gründen sprengt das Ausmass der von der vorliegenden Volksinitiative vorgeschlagenen Mehrbelastungen von Ehepaaren mit Kindern gegenüber Konkubinatspaaren in vergleichbaren Verhältnissen mit Mehrbelastungen von zum Teil über 100 Prozent den von der höchstrichterlichen Rechtssprechung vorgegebenen Rahmen nicht nur hinsichtlich der prozentualen Relation, auch mit Blick auf die frankenmässige Mehrbelastung ist die Schwelle zur Verfassungswidrigkeit mit aller Deutlichkeit überschritten. Mehrbelastungen des Ehepaars mit Kindern von einigen Hundert bis rund 1000 Franken Staats- und Gemeindesteuern sind bei gesamten Nettoeinkünften von

50'000 bis 60'000 Franken erheblich und verändern die wirtschaftliche Situation der betroffenen Haushalte merklich. Stark ins Gewicht fällt auch der Umstand, dass sich die fragliche Mehrbelastung just in denjenigen Einkommensstufen derart gravierend auswirkt, in welchen sich die grosse Masse der Steuerpflichtigen befindet. Somit erfüllt der Tarifvorschlag der Volksinitiative die verfassungsrechtlichen Anforderungen an eine gerechte Lastendifferenzierung mit Bezug auf den Vergleich zwischen Ehepaaren und Konkubinatspaaren mit Kindern nicht.» Es sind also drei Gründe, die man verstehen und nachvollziehen kann.

Nun noch zur Frage, die aufgeworfen wurde, wieso die Regierung nicht eine Teil-Ungültigkeitserklärung beantrage: Es ist einfach. Es geht hier um die Auswirkungen ein- und desselben Tarifs. Da ist es auch unmöglich, den Tarifvorschlag und damit die Volksinitiative nur als teilungültig zu erklären. Sie finden die entsprechenden Erwägungen im Bericht des Regierungsrates.

Wir tun dies nicht gerne, Volksinitiativen ungültig zu erklären. Aus den genannten Gründen müssen wir Ihnen dies aber beantragen.

Ratspräsident Thomas Dähler: Hohes Gericht, meine Damen und Herren. Für die Ungültigerklärung einer Initiative durch den Kantonsrat bedarf es gemäss Paragraf 4 Absatz 4 des Initiativgesetzes einer Mehrheit von zwei Dritteln der anwesenden Mitglieder. Wir stimmen zuerst über die Gültigkeit der Volksinitiative ab, und erst anschliessend allenfalls über die Empfehlung zur Annahme, beziehungsweise zur Ablehnung der Initiative. Ungültige Initiativen werden dem Volk nicht zur Abstimmung unterbreitet. So steht es ebenfalls im Initiativgesetz.

Die Tür ist nun zu schliessen und die Anwesenden sind zu zählen!

Es sind 153 Mitglieder anwesend. Die Zweidrittel-Mehrheit beträgt also 102.

Abstimmung

Der Antrag der Kommissionsmehrheit wird dem Minderheitsantrag von Claudia Balocco gegenübergestellt. Der Kantonsrat stimmt dem Kommissionsantrag mit 81 : 64 Stimmen zu. Damit ist das Quorum von 102 Stimmen nicht erreicht. Die Volksinitiative wurde für gültig erklärt.

Ratspräsident Thomas Dähler: Die Türe kann geöffnet werden.

Ordnungsantrag

Rudolf Ackeret (SVP, Bassersdorf), Präsident der WAK: Ich beantrage,

*die Initiative zur materiellen Beratung
an die WAK zurückzuweisen.*

Wir hatten bis jetzt erst Gelegenheit, die Initiative verfassungsrechtlich zu beurteilen, nicht aber materiell. Wenn Sie so entschieden haben, scheint mir aber richtig, die Initiative im Sinne dieses demokratischen Entscheides auch materiell zu beurteilen. Ich beantrage Ihnen deshalb, den Ordnungsantrag anzunehmen.

Ratspräsident Thomas Dähler: Rudolf Ackeret beantragt Rückweisung an die Kommission. Das scheint mir sinnvoll. Wird ein anderer Antrag gestellt? Das ist nicht der Fall. Dann müssen wir auch nicht darüber abstimmen. Die Vorlage ist an die Kommission zurückgewiesen.

Das Geschäft ist für heute erledigt.

9. Anpassung des Gesetzes über die Abfallwirtschaft (Abfallgesetz) an die Gesetzgebung des Bundes

Antrag der KEVU vom 15. Januar 2002 zur Parlamentarischen Initiative Hans Badertscher vom 22. November 1999

KR-Nr. 398a/1999

Eintreten

Esther Arnet (SP, Dietikon), Präsidentin der KEVU: In letzter Zeit wird in diesem Saal oft von der Zukunft unserer Kinder gesprochen.

Natürlich könnte man auch hier davon sprechen, und es wäre nicht einmal übertrieben. In erster Linie geht es bei den Altlasten und bei der vorliegenden Anpassung des Abfallgesetzes aber um eine nüchterne Betrachtung des Geschehenen und eine ebenso sachliche Beurteilung der notwendigen Massnahmen. Tatsache ist, dass im Kanton Zürich rund 11'000 Standorte im Altlastenverdachtsflächenkataster eingetragen sind. Weil dieser Kataster auf Grund von alten Karten, Befragungen und der früheren Nutzungen erstellt wurde, konnte man das Gebiet der Altlasten zwar stark einschränken, Fehleinträge wurden mit diesem Vorgehen aber bewusst in Kauf genommen. Das geltende Abfallgesetz sagt daher ausdrücklich, Verdachtsflächen seien vermutete, aber noch nicht nachgewiesene Altlasten. Immerhin, die Trefferquote des Altlastenverdachtsflächenkatasters liegt bei über 95 Prozent. Sein Ruf ist somit weit schlechter, als er es eigentlich verdient hätte. Die Quote heisst nämlich, dass bei den bisherigen Untersuchungen auf Grund von Bauvorhaben, die von einem Eintrag im Verdachtsflächenkataster betroffen waren, in 95 Prozent der Fälle tatsächlich eine Altlast festgestellt wurde. Trotz dieser hohen Übereinstimmung stand der Kataster stets unter Beschuss, denn – auch wenn es nur wenige Fälle betraf – Fehleintragungen sind für die davon Betroffenen enorm ärgerlich und können auch finanzielle Auswirkungen haben.

Es bringt meines Erachtens nichts, wenn wir heute die Diskussion für oder gegen den Verdachtsflächenkataster wiederholen, denn was die Parlamentarische Initiative von Hans Badertscher verlangt und was Ihnen die KEVU heute beantragt, ist ein konstruktiver Vorschlag, aus dem Hickhack zwischen den Verdachtsflächenkatasterkritikern und den Verdachtsflächenkatasterverteidigern hervorgegangen. Und das ist sicher positiv. Dass der üble Zungenbrecher «Altlastenverdachtsflächenkataster» aus unserem Vokabular verschwinden wird, ist zwar nur eine Nebenerscheinung, aber für die damit Belasteten doch auch angenehm.

Zur Sache: Altlasten sind entstanden, weil man es damals nicht besser wusste. Das gilt zumindest für den Grossteil der heute bekannten 11'000 Standorte. Nach der Definition des Bundes wird unterschieden zwischen den beiden Begriffen «belastete Standorte» und «Altlasten». «Belastete Standorte» sind erstens Ablagerungsstandorte – also zum Beispiel stillgelegte Deponien – zweitens Betriebsstandorte, in denen mit umweltgefährdenden Stoffen umgegangen worden ist, und drittens Unfallstandorte, die auf Grund von ausserordentlichen Ereignissen be-

lastet worden sind. «Altlasten» sind solche belasteten Standorte, die als sanierungsbedürftig erklärt werden, weil sie zu schädlichen oder lästigen Einwirkungen führen, respektive weil die konkrete Gefahr besteht, dass solche Einwirkungen entstehen. Verdachtsflächen gibt es also nach neuer Terminologie nicht mehr. Am 1. Oktober 1998 trat die eidgenössische Altlastenverordnung in Kraft. Sie verpflichtet die Kantone, bis zum 31. Dezember 2003 einen Kataster der belasteten Standorte zu erstellen. Diese Verordnung zwingt den Kanton Zürich, seinen Verdachtsflächenkataster in einen bundesrechtskonformen Kataster der belasteten Standorte zu überführen.

Die Parlamentarische Initiative, welche Hans Badertscher mit 61 Mitunterzeichnerinnen und Mitunterzeichnern im November 1999 eingereicht hat, verlangt genau dies und fordert die Aufhebung des kantonalen Verdachtsflächenkatasters. Die PI schlägt vor, das Abfallgesetz in vier Paragrafen zu ändern. Die Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt – so heisst sie jetzt neu richtig – nahm das Anliegen der Initianten vollumfänglich auf, änderte jedoch gewisse Formulierungen ab und ergänzte sie teilweise. Die Hauptanliegen der Kommission waren dabei: Erstens: Das Zürcher Abfallgesetz soll den einschlägigen Bestimmungen des Bundesrechts angepasst werden. Zweitens: Die heute teilweise vorhandene Verunsicherung der Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer soll beseitigt werden. Drittens: Eine vorzeitige Überprüfung einer Verdachtsfläche soll – zum Beispiel bei einem Bauvorhaben oder bei einer Handänderung zur Refinanzierung – sofort möglich sein.

Die Kommission ist überzeugt, dass sich die intensiven Beratungen der Parlamentarischen Initiative von Hans Badertscher gelohnt haben. Wir glauben, dass wir eine gute Lösung erarbeiten konnten, die das Abfallgesetz nicht nur auf den neusten Stand des Bundesrechts bringt, sondern auch zu einer wesentlichen Verbesserung für die betroffenen Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer führt, indem sie schnell erfahren können, ob ihr Grundstück ein belasteter Standort ist oder nicht.

Im Abfallgesetz werden nach dem Antrag der KEVU sieben Paragrafen geändert. Um sicherzustellen, dass der Text dem Bundesrecht entspricht und um Überraschungen von späteren Vorbehalten durch den Bund zu vermeiden, wurde der Vorschlag der Kommission dem BUWAL zur Vorprüfung eingereicht. Das BUWAL brachte tatsächlich einige Vorbehalte an. In einer ersten Stellungnahme wurden di-

verse Anmerkungen vorgenommen. Die Baudirektion verhandelte danach mit dem BUWAL und einigte sich auf den nun vorliegenden Text, der gemäss Schreiben der Abteilung Recht des BUWAL «mit dem Umweltschutzgesetz in Einklang» stehe und dementsprechend auch genehmigt werden könne.

Die wichtigsten Änderungen sind: Im Paragraph 30 ist im geltenden Abfallgesetz definiert, was Altlasten und was Verdachtsflächen sind. Da diese Definitionen nicht vollumfänglich mit dem Bundesrecht übereinstimmen, werden sie ganz weggelassen. Es bleibt der Verweis auf das Bundesrecht und die Festlegung, ob die Baudirektion für den Vollzug der Bundesbestimmung zuständig ist.

Die nachfolgenden Paragraphen 31 bis 33, welche die Grundlage für den Altlastenverdachtsflächenkataster darstellen und den Umgang mit Altlasten beschreiben, werden aufgehoben. Sie machen nach der Erstellung des neuen Katasters keinen Sinn mehr. Mit dieser Streichung der Paragraphen 31 bis 33 wird der Altlastenverdachtsflächenkataster also beerdigt oder – in diesem Zusammenhang wohl eher passend – endgelagert.

Für die Übergangszeit bis der neue Kataster erstellt ist, gibt es in einem neuen Paragraphen 39a folgende Bestimmung: Erstens wird der neue Kataster schrittweise erstellt. Für Grundstücke, die noch nicht vom neuen Kataster erfasst sind, gilt bis zu diesem Zeitpunkt das alte Recht, also die bisherigen Vorschriften des Verdachtsflächenkatasters gemäss heute gültigem Abfallgesetz. Zweitens: Die Grundstückseigentümer von Parzellen, die im Verdachtsflächenkataster eingetragen sind, können von der Baudirektion jederzeit eine Überführung in den neuen Kataster verlangen, sofern sie ein aktuelles Interesse glaubhaft machen können. Diese Übergangsbestimmung ist deshalb zentral, weil damit – zum Beispiel bei einem Bauvorhaben oder einer Handänderung zur Refinanzierung – bei der Baudirektion ab sofort, respektive ab Inkrafttreten, verlangt werden kann, dass das Grundstück nach Massgabe der bundesrechtlichen Bestimmungen beurteilt wird. Die Formulierung dieser Übergangsbestimmungen in der Kommission führte dazu, dass einhellig die Auffassung vertreten wird, dass wir einen konstruktiven, für alle Beteiligten zufrieden stellenden Weg gefunden haben.

Die KEVU beantragt Ihnen auf Grund der intensiven Auseinandersetzung mit der Materie, das Abfallgesetz gemäss vorliegendem Antrag

in der Vorlage 398a/1999 zu genehmigen. Zu dem einzigen Minderheitsantrag werde ich bei der Detailberatung noch Stellung nehmen.

Hans Badertscher (SVP, Seuzach): Unsere Präsidentin, Esther Arnet, hat Sie über die Vorgeschichte und den Ablauf der Kommissionsarbeit informiert. Als Initiant der Parlamentarischen Initiative und als Kommissionsmitglied darf ich feststellen, dass die KEVU unsere Anliegen aufgenommen und mit der Überarbeitung und Anpassung des Gesetzes über die Abfallwirtschaft an die Gesetzgebung des Bundes eine wesentliche Verbesserung für die Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer einer Verdachtsfläche erreichen konnte. Die Verdachtsflächen wurden von Mitarbeitern des AWEL ohne genauere Abklärungen und über die Köpfe der Grundeigentümer hinweg erstellt. Die weit über 11'000 Verdachtsflächen im Kanton Zürich dürfen nicht ohne nochmalige Überarbeitung in den Altlastenkataster überführt werden. Die Standortinhaberinnen und Standortinhaber sind zu informieren, damit sie die Gelegenheit erhalten, sich zu wehren und eigene Abklärungen zu tätigen. Die belasteten Standorte sind genau zu orten, um die Verdachtsfläche so klein wie nur möglich zu halten, damit der Liegenschaftswert oder die Verkäuflichkeit eines Grundstücks nicht allzu stark darunter leidet oder die Existenz eines Kleinunternehmens sogar gefährdet. Die Möglichkeit einer vorzeitigen Überprüfung einer Verdachtsfläche im Falle eines Bauvorhabens oder einer Handänderung ist zu begrüßen, da wir wissen, dass die Überprüfung der 11'000 Verdachtsflächen nicht bis Ende des Jahres 2003 abgeschlossen werden kann.

Im überarbeiteten Abfallgesetz sind die Hauptanliegen der Initianten berücksichtigt worden. Mit den angesprochenen Massnahmen konnte eine Verbesserung für die Betroffenen erreicht werden. Im Namen der Initianten bedanke ich mich bei allen Beteiligten für die kooperative Zusammenarbeit. Die SVP-Fraktion wird der Anpassung des Gesetzes über die Abfallwirtschaft an die Gesetzgebung des Bundes zustimmen.

Ruedi Hatt (FDP, Richterswil): Auch ich kann mich als Mitinitiant eigentlich nur bei der Kommission bedanken. Sie hat nicht einfach gesagt: Die haben ja einen Text eingereicht, der nicht überall mit dem Bundesgesetz übereinstimmt und darum kann man die Initiative gar nicht umsetzen. Nein, sie haben den Sinn der Initiative umgesetzt und

den Text sogar beim BUWAL kontrollieren oder überprüfen lassen, damit die Umsetzung dann auch gelingt. Ich finde dies beispielhaft, und ich möchte der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt dafür ganz herzlich danken.

Wir hatten diese Initiative ja eingereicht, weil wir der Überzeugung sind, dass man diese Verdachtsflächen in einem – ich sage mal – etwas grosszügigen Verfahren festgelegt hat. Also überall dort, wo man davon ausgehen konnte, dass tatsächlich ein Verdacht besteht, hat man auch diese Verdachtsfläche festgelegt, obwohl in speziellen Fällen, bei sehr grossen Flächen, dieser Verdacht nur an einem sehr kleinen Ort wirklich besteht. Das hatte zur Folge, dass viele Eigentümerinnen und Eigentümer bei der Wertschätzung ihrer Liegenschaften Probleme bekamen. Wir wollten deshalb verhindern, dass man diese Verdachtsflächen einfach aus Zeitgründen in einen Altlastenkataster umsetzt. Das, was jetzt als Gesetzesänderung vorgeschlagen wird, ist ein sehr guter Vorschlag. Man kann jetzt, wie Esther Arnet und Hans Badertscher gesagt haben, jederzeit eine Verfügung erwirken. Mit dieser Verfügung kann man dann tatsächlich feststellen, wie die Altlast auf diesem Grundstück zu werten ist, und man kann feststellen lassen, ob dies tatsächlich auf den eigentlichen finanziellen Wert des Grundstücks einen Einfluss hat. Das ist eigentlich der wichtigste Punkt. Ich möchte allen, die eine Verdachtsfläche besitzen, empfehlen, dies zu tun. Denn je länger man dies aufschiebt, desto problematischer wird es. Denn wenn man das Gefühl hat, man könne das ja später einmal tun und eine Fläche mit einem Altlastenverdacht verkauft, so ist das sicher nicht gut. Je schneller wir diese Altlasten verifiziert haben, desto besser ist das selbstverständlich für die Umwelt und für das Grundwasser im Besonderen. Deshalb scheint mir dieser Vorschlag zur Änderung des Abfallgesetzes sehr gut zu sein. Ich denke, dass die betroffenen Eigentümerinnen und Eigentümer hier ohne Problem mit dieser Festlegung umgehen könnten und darauf hinwirken können, dass sie jetzt klären, ob sie in diesen Altlastenkataster aufgenommen werden müssen oder ob das eben nur ein Verdacht war, der sich nicht bestätigt hat. Wenn dem so ist, gehe ich davon aus, dass man bei der Überprüfung dann auch aus diesem Verdacht entlassen wird oder, wenn es berechtigt ist, klar in diesen Altlastenkataster aufgenommen wird und dann auch klar ist, welche Massnahmen getroffen werden müssen, um diese Altlasten zu beseitigen oder so zu behandeln, dass die Umwelt nicht davon beeinträchtigt wird. Die FDP wird dieser An-

passung des Gesetzes der Abfallwirtschaft zustimmen. Ich hoffe, dass Sie das auch so machen.

Ratspräsident Thomas Dähler: Ich bin den Einreichern der Parlamentarischen Initiative zu Dank verpflichtet, dass sie den Zungenbrecher nicht in den Titel der Vorlage aufgenommen haben.

Toni W. Püntener (Grüne, Zürich): Der Kanton Zürich muss also bis Ende 2003, also bis in 18 Monaten, den bisherigen Altlastenverdachtsflächenkataster in einen bundesrechtskonformen Kataster der belasteten Standorte überführen. 36 Millionen Franken wird dieser Kataster kosten, und der Kanton Zürich wird es frühestens im Jahre 2007 schaffen, die Vorgaben des Bundesrechts zu erfüllen. Wohlverstanden, mit diesen 36 Millionen Franken wird erst so etwas, wie die Geschichtsschreibung über diese Altlasten aufgearbeitet. Mit diesem vielen Geld werden noch keine ökologischen Verbesserungen realisiert. Nach Abschluss der Arbeiten wird der Kanton Zürich, wird die Öffentlichkeit, werden die Grundbesitzenden mit einer hohen Genauigkeit wissen, wo genau welche Altlasten vorhanden sind. Obwohl allein die Geschichtsschreibung derart aufwändig ist, gibt es laufend neue Altlasten – nicht nur im eigentlichen Sinn des Wortes, sondern zum Beispiel durch die Gentechnologie, durch die Atomenergie, durch den Verkehr und so weiter und so fort. Auch wenn alle wissen, wo diese Lasten sind, bleibt unklar, was mit diesen Altlasten zu geschehen hat und welche Generation sich von diesen Lasten wird befreien müssen oder können.

Über 36 Millionen Franken müssen ein Signal dafür sein, zukünftig die Folgen des gesellschaftlichen Tuns noch viel sorgfältiger zu beachten. Wirtschaft, Haushalte und Verwaltung müssen alles daran setzen, dass Altlasten gar nicht mehr entstehen können – und zwar sowohl die Altlasten im eigentlichen Wortsinn, als auch viele weitere Altlasten im übertragenen Sinn. Heute Nachmittag wird der Kantonsrat möglicherweise einen Rahmenkredit für Energiesubventionen beschliessen – 22,5 Millionen Franken für neun Jahre. Allein für die Kartierung der teilweise weit zurückliegenden Altlasten gibt der Kanton Zürich also mehr Geld aus, als für die zukunftsgerichtete Förderung der rationellen Energienutzung. Die Prioritätensetzung ist kaum nachvollziehbar.

Bei den Budgetberatungen in der KEVU und im Rat war dieser Altlastenkataster in den letzten Jahren dauernder Diskussionspunkt. Ich habe die Kürzungsanträge der SVP nie verstanden. Die budgetierten Arbeiten hätten dazu beigetragen, den Status von Verdachtsflächen raschmöglichst zu bereinigen. Entweder handelt es sich um einen gefährlich belasteten Standort oder es ist ein Standort mit sauberer Weste. Hans Badertscher hat vorhin auf die Auswirkungen eines solchen Eintrags hingewiesen. Insbesondere die Grundbesitzenden müssen ein grosses Interesse daran haben, sehr schnell zu wissen, wer einen Standort hat, der belastet oder sauber ist. Mit ihren Kürzungsanträgen hat also die SVP jeweils dazu beigetragen, die bestehenden Unsicherheiten nicht zu beseitigen.

Mit der vorgeschlagenen Gesetzesänderung erhalten Inhaberinnen und Inhaber von verdächtigen Flächen ein Druckmittel. Sie können verlangen, dass der Altlastenstatus eines Grundstücks bei Bedarf abgeklärt und bereinigt wird. Auch wenn die Budgethoheit des Kantonsrats dadurch ein bisschen eingeschränkt wird, ist aus Sicht der Grünen dieser Änderungsvorschlag zweckmässig, da er eine gewisse Sicherheit bietet, dass so schnell als möglich nur noch jene Standorte im Kataster enthalten sind, die tatsächlich mit gefährlichen Substanzen belastet sind.

Noch ein Wort zu den Fristen bei Umweltgesetzen und Vorschriften: Die Nicht-Einhaltung von gesetzlichen Fristen im Umweltbereich ist eine unrühmliche Tatsache – und von den Grünen wiederholt bemängelt worden. Es trifft zwar zu, dass der Bund die Vollzugshilfe zur Erstellung des Katasters erst im Dezember 2001 veröffentlicht hat. Weil es sehr unproduktiv ist, zu überlegen, wie viel Schuld der Andere – in diesem Fall der Bund – an der Nicht-Einhaltung der Fristen hat, eine Frage zum Schluss: Der Kanton Luzern hat sich an der Erarbeitung dieser Richtlinien beteiligt. Welche Praxis hat die kantonale Verwaltung, das vorhandene Fachwissen dafür einzusetzen, den Bund und andere Kantone bei einer einfachen und effizienten Gestaltung der Vollzugsaufgaben zu unterstützen?

Auch die weiteren Änderungen des Abfallgesetzes mit Verbesserungen der abfallwirtschaftlichen Aspekte werden von den Grünen unterstützt, weil wir davon ausgehen, dass die Veränderungen eine bessere Trennung des Abfalls bringen und die Auswirkungen des Abfalls auf Mensch und Umwelt kleiner werden.

Regula Ziegler-Leuzinger (SP, Winterthur): Dank dem Umstand, dass der Bund verschiedene Paragraphen unseres Abfallgesetzes nachgeschrieben hat – ein Kompliment an den Kanton Zürich und ihre Gesetzgeberinnen notabene – ist unser Gesetz einiges schlanker geworden. Für Laien wird es allerdings etwas weniger einfach lesbar, da sie nun nebst dem kantonalen auch das Bundesgesetz konsultieren müssen. Dem Wunsch der Initianten, die Nennung des Verdachtsflächenkatasters aus dem Gesetz zu streichen, konnte entsprochen werden. In den Übergangsbestimmungen wurde aber die Rechtsgültigkeit des Verdachtsflächenkatasters festgehalten – eine wahrlich salomonische Lösung. Die Überführung des Verdachtsflächenkatasters in den Altlastenkataster ist also nach wie vor gewährleistet. Ökologisch mussten keine Abstriche gemacht werden. Dass der Verdachtsflächenkataster nicht einfach ad acta gelegt werden konnte, wie sich die Initianten dies ursprünglich vorgestellt hatten, war ja auch klar. Immerhin haben Nachprüfungen ergeben, dass über 95 Prozent der Verdachtsflächen oder Standorte tatsächlich belastet sind. Zudem ist dieser interimistische Kataster ein ausgezeichnetes Instrument, einerseits um potenzielle Grundstückkäuferinnen vor unliebsamen Überraschungen zu bewahren, das heisst, ahnungslos eine mögliche Altlastenparzelle zu kaufen. Andererseits lassen sich allfällige Bauverzögerungen vermeiden, weil nicht überraschend Altlasten zu Tage gefördert werden.

Zu Paragraph 39a: Die Regierung und das im Alltag betroffene AWEL haben kooperativ Hand geboten, indem sie den Besitzerinnen zusichern, dass nicht Handwechsel von Liegenschaften und Grundstücken von Verdachtsstandorten prioritär zu behandeln sind, sondern auch wenn die Besitzerinnen ein aktuelles Interesse glaubhaft machen können. Zum Beispiel, wenn ein Grundstück als finanzielle Sicherheit für eine Bank beansprucht werden sollte, wird der Standort prioritär behandelt. Wir hoffen, das AWEL werde nicht mit Anträgen überhäuft. Falls doch, wäre es die Ironie des Schicksals, wenn die SVP vielleicht im Budget 2003 zusätzliche Stellen fürs AWEL beantragen müsste.

Mit diesen Änderungen ist ein ökologisch und ökonomisch befriedigendes Abfallgesetz aktualisiert worden. Einzig Paragraph 16a befriedigt nicht ganz. Wir werden in der Detailberatung darauf zurückkommen. Die SP macht Ihnen beliebt, die ursprüngliche PI 398/1999 nicht definitiv zu unterstützen und dem in der Kommission einstimmig gutgeheissenen Gegenvorschlag 398a zuzustimmen. Den Minderheitsantrag von Lorenz Habicher zu Paragraph 39a empfehlen wir zur Ablehnung.

Kurt Schreiber (EVP, Wädenswil): Ausser Spesen nichts gewesen! Diesen Spruch, den man je nach Resultat einer Unternehmung so leicht dahersagt, kann für einen Grundeigentümer bei einer Verdachtsfläche wirklich existenziell werden. Es kann sein, dass die Bank das Grundstück entwertet, was auf die Hypothekarkreditgewährung Einfluss hat. Es kann sein, dass er deswegen sehr viele Kosten auf sich nehmen muss. Wir selber haben es vor einigen Jahren erlebt, als es um die unterirdische Einstellhalle der Forchbahn ging. Da hatte man bei den Bauarbeiten Altlasten festgestellt. Man hat sie entfernt. Das hat viel mehr gekostet. Das hat der Umwelt genützt. Somit war die Investition absolut vernünftig.

Es ging nun darum, mit der PI von Hans Badertscher eben diesen Missstand zu beseitigen, dass einfach auf Verdacht hin irgend etwas untersucht werden müsste. Selbst wenn 95 Prozent aller dieser Verdachte sich nachher als reell erwiesen haben, dann sind halt eben diese 5 Prozent, die bleiben, trotzdem 5 Prozent zu viel, denn sie können die betroffenen Eigentümer eben recht hart treffen. Und wenn es eine Unternehmung ist, die deswegen schliessen muss, kann es sogar auch noch die Beschäftigten treffen. Und dies gilt es zu vermeiden.

Die KEVU – Sie haben es schon gehört – hat hier zusammen mit der Regierung einen Gesetzesentwurf vorbereitet, welcher nun dem Bundesrecht weitestgehend angepasst ist. Sicherlich ist damit auch die Parlamentarische Initiative von Hans Badertscher als erledigt zu betrachten. Wir von der EVP-Fraktion werden dieser Vorlage zustimmen.

Noch ein Letztes zu Artikel 39a: Es scheint uns wichtig zu sein, dass man auch auf Eigeninitiative hin eine solche Fläche untersuchen lassen kann. Auf diese Weise tragen wir dazu bei, dass ein Käufer beispielsweise keine Katze im Sack kaufen wird. Das trägt zur Klarheit bei und ist ebenfalls positiv zu würdigen.

Noch einmal: Wir werden dieser Gesetzesvorlage zustimmen. Bei Paragraph 39a werde ich in der Detailberatung darauf zurückkommen.

Willy Germann (CVP, Winterthur): Auch die CVP stimmt der Gesetzesänderung zu. Glücklicherweise war man in der Kommission einig, dass dieses Anliegen möglichst rasch erfüllt werden sollte, nämlich den Verdachtsflächenkataster möglichst rasch in einen definitiven Kataster der belasteten Standorte zu überführen. Das ist vor allem ge-

werbefreundlich, weil diese Unklarheit, die jetzt bestand, viele Gewerbebetriebe belastet hat. Damit kann aber eine doppelte Vergangenheitsbewältigung betrieben werden. Erstens: Fehler der letzten Jahrzehnte oder sogar Jahrhunderte, wo aus Fahrlässigkeit oder Unwissen giftige Stoffe abgelagert wurden, sollen möglichst rasch korrigiert werden. Vergangenheitsbewältigung bringt die Gesetzesänderung aber auch dadurch, indem allzu eifrige Verwaltungstätigkeit und voraus eilender Gehorsam korrigiert werden. Zürcher Perfektionismus findet sich übrigens immer noch in anderen Bereichen, ich erinnere an den Brandschutz.

Aber auch eine Überführung – das wurde bereits angetönt – kostet, auch wenn man diese Überführung nicht allzu perfektionistisch durchführt. Wir müssen uns dessen bewusst sein, dass wir mit dem Budget jeweils bestimmen, wie schnell die Überführung realisiert werden kann.

Noch vier Wünsche, die ich kurz anbringen möchte: Die Kriterien bei der Überführung in einen definitiven Kataster müssen klar und für alle nachvollziehbar sein. Sonst haben wir Probleme mit der Rechtsgleichheit. Zweitens: Es darf keine Verzögerungen für Bauwillige geben, auch wenn der Kanton Prioritäten festlegt. Drittens: Über den Stand der Überführungen sollte der Kanton jährlich – jährlich! – informieren. Und viertens: Von Zeitvorgaben des Bundes – des gleichen Bundes, der mit seinen Richtlinien selber in Verzug war – sollte sich der Kanton nicht allzu sehr einschüchtern lassen. Noch kurz – ich nehme das in einem Satz voraus: Den Minderheitsantrag von Lorenz Habicher kann man ruhig unterstützen. Er trägt zur Transparenz bei.

Hans-Peter Züblin (SVP, Weiningen): Das Hickhack, wie es Esther Arnet nennt, hat sich gelohnt. Zwar hat es vier Jahre gedauert, bis wir das Verdachtsflächenkatasterproblem wegbrachten, denn genau am 28. März 1998 wurde die erste Aussprache zwischen den Verbänden und den Beamten der Baudirektion geführt und eine Arbeitsgruppe gebildet. Was herausgekommen ist, ist einigermaßen erfreulich, denn der Verdacht ist weg, aber der Kataster steht noch immer nicht. (*Heiterkeit.*) Was nicht stimmt: Die Information, wie sie im Bundesgesetz vorgeschrieben wird, kann vom Kanton Zürich nicht fristgerecht an sämtliche Eigentümer durchgeführt werden. Was auch nicht stimmt: Die Beurteilungen des Verdachtes bezahlt im Moment noch der Eigentümer. Ich möchte von der Baudirektorin wissen, wie es steht,

wenn der Verdacht falsch war, und die Beurteilung durchgeführt wird. Wer bezahlt dann? Beahlt dann der Kanton? Oder bezahlt das auch der Eigentümer?

Regierungsrätin Dorothee Fierz: Vorerst möchte ich mich bei der Präsidentin und den Mitgliedern der Kommission ganz herzlich bedanken für die sehr konstruktive Beratung. Ich denke – wie es Hans-Peter Züblin soeben gesagt hat – in der ganzen Problematik sind wir Meilensteine vorangekommen, und wir zeigen jetzt ganz klar einen Weg auf, wie wir diese Pendeuz erledigen wollen. Es war für mich eine Selbstverständlichkeit, diese Anliegen des Rates auch zu unterstützen.

Nun zu Ihrer Frage, Hans-Peter Züblin, wer die Kosten trage, wenn Untersuchungen angestellt werden und sich der Standort dann als nicht belastet erweist: Das wird vom Bund geregelt. Das kann keine kantonale Regelung sein. Und der Gesetzesentwurf sieht vor, dass es dann zulasten der öffentlichen Hand geht. Aber es liegt nicht in der Kompetenz des Kantons, sondern in der Befugnis des Bundes, diese Kostentragungspflicht zu regeln.

Ratspräsident Thomas Dähler: Es wurde kein Antrag auf Nichteintreten gestellt. Sie haben also Eintreten beschlossen.

Detailberatung

Ratspräsident Thomas Dähler: Ich schlage Ihnen paragrafenweise Beratung vor. Sind Sie einverstanden? Das ist der Fall.

Titel und Ingress

Keine Bemerkungen; genehmigt.

I., § 2 Abs. 2

Keine Bemerkungen; genehmigt.

Titel vor § 16a

Keine Bemerkungen; genehmigt.

§ 16a

Regula Ziegler-Leuzinger (SP, Winterthur): Ich zitiere aus dem Paragraphen 16a: «Wird Aushubmaterial aus nicht sanierungsbedürftigen belasteten Standorten entsorgt, kann die Baudirektion von den Inhabern den Nachweis verlangen, dass dadurch die Umwelt gegenüber dem Ausgangszustand insgesamt nicht höher belastet wird.» Dieses «kann» ist uns zu schwach und müsste stärker formuliert werden. Nur auf die Zusicherung der Regierung und des AWEL, dass sie diesem Auftrag gewissenhaft nachkommen, haben wir es akzeptiert. Wir möchten dies hier zuhanden des Protokolls festgehalten haben.

Keine weiteren Bemerkungen; so genehmigt.

Titel vor § 17 und § 17 Abs. 3 und 4

Keine Bemerkungen; genehmigt.

Titel vor § 18

Keine Bemerkungen; genehmigt.

§§ 30 bis 33

Keine Bemerkungen; genehmigt.

§ 39a

Minderheitsantrag Lorenz Habicher, Hans Badertscher und Adrian Bergmann (zusätzlicher Absatz 3):

§ 39a. Abs. 1 und 2 unverändert.

Verdachtsflächen sind vermutete, aber noch nicht nachgewiesene Altlasten.

Esther Arnet (SP, Dietikon), Präsidentin der KEVU: Lorenz Habicher und die Mitunterzeichner möchten als Zusatz zum neuen Paragraphen 39a die Definition von Verdachtsflächen einfügen. Das macht insofern wirklich keinen Sinn, als es im neuen Gesetz gar keine Verdachtsflächen mehr gibt. Der Begriff der «Verdachtsfläche» existiert in diesem Zusammenhang überhaupt gar nicht mehr. Es gibt nur noch «belastete Standorte» und «Altlasten», also sanierungsbedürftige belastete Standorte. Somit ist es – Kollege Lorenz Habicher möge mir

diese deutlichen Worte verzeihen – wirklich nicht einzusehen, weshalb man die Definition eines Begriffes ins Gesetz schreiben will, den es gar nicht gibt. Diesen Begriff gibt es überhaupt gar nicht mehr. Da dieser Absatz bei den Übergangsbestimmungen eingefügt werden soll, könnte man meinen, es sei nötig, dies für die Übergangszeit zu definieren. Doch genau dieser Wortlaut steht im alten Gesetz schon drin. Und dieses hat mit der Formulierung des Absatzes 2 von Paragraph 39a ja in der Übergangszeit explizit Gültigkeit. Dieser zusätzlich beantragte Absatz schafft daher höchstens Verwirrung. Ich bitte Sie im Namen der Kommissionsmehrheit, den Minderheitsantrag abzulehnen. Er bestimmt nichts Neues und schafft tatsächlich höchstens Verwirrung.

Lorenz Habicher (SVP, Zürich): Die Parlamentarische Initiative verlangt die Aufhebung, die Streichung der Verdachtsflächen, da die Bundesverordnung nur effektiv belastete Standorte für eine Erfassung anerkennt. Der Kanton Zürich, genauer das AWEL, kennt zurzeit einen Verdachtsflächenkataster, der aber bezüglich der Genauigkeit, Exaktheit in räumlicher Ausdehnung auf die jeweiligen Parzellen ungenügend ist. Der Standort einer Altlast wurde über den Daumen geschätzt, und alle Parzellen in mittelbarer Nähe mit einem Verdacht belastet. Da die Eigentümer dieser Parzellen, die von einem Verdacht belastet werden, aber noch keine Gewissheit über eine effektive Altlast haben, müssen diese in den Übergangsbestimmungen besonders berücksichtigt werden. Mit dem zusätzlichen dritten Absatz des Paragraphen 39a genügen wir der besseren Lesbarkeit des Gesetzes, indem der Verdachtsbegriff genau umschrieben wird: «Verdachtsflächen sind vermutete, aber noch nicht nachgewiesene Altlasten.»

In einer Übergangszeit werden Verdachtsflächenkataster und Kataster der belasteten Standorte im AWEL gemeinsam geführt. Diese Überführung kann unter den gegebenen Umständen eine längere Zeit – bis zu sieben Jahren oder mehr – dauern. Für diese Zeit ist der Hinweis auf noch nicht nachgewiesene, nicht bestätigte oder noch nicht vom Verdacht entlastete Standorte eminent wichtig. Nur durch diesen Zusatz wird auf die mögliche Unschuld, auf die zu Unrecht erfolgte Erfassung hingewiesen. Meines Erachtens – und ich bin kein Jurist – sollte die nicht rechtmässige Erfassung in einem Verdachtsflächenkataster diese zusätzliche Erklärung, diesen erläuternden Zusatz rechtfertigen.

Gemäss dem Schreiben der Eidgenossenschaft, des Rechtsdienstes des BUWAL, nach dem dieser Minderheitsantrag in der Vorprüfung nicht bestehen konnte und eventuell zu formalistischen, rechtlichen Auseinandersetzungen führt,

ziehe ich den Minderheitsantrag zurück.

Ratspräsident Thomas Dähler: Lorenz Habicher hat den Minderheitsantrag zurückgezogen.

Keine weiteren Bemerkungen; so genehmigt.

II. und III.

Keine Bemerkungen; genehmigt.

Ratspräsident Thomas Dähler: Damit ist die Vorlage materiell durchberaten. Sie geht an die Redaktionskommission. Die Redaktionslesung findet frühestens in vier Wochen, also frühestens nach den Sommerferien, statt.

Das Geschäft ist für heute erledigt.

10. Definitive Projekte mit Kostenvoranschlägen für Bauvorhaben

Bericht und Antrag des Regierungsrates vom 12. September 2001 und geänderter Antrag der KPB vom 4. Dezember 2001,

3893a (Ziffer 1)

Ueli Keller (SP, Zürich), Präsident der KPB: Sie haben den Antrag der Kommission Planung und Bau schriftlich in Form einer a-Vorlage zugestellt erhalten. Wir beantragen Ihnen wie auch der Regierungsrat die Abschreibung des Postulats.

Die a-Vorlage ist nicht wegen eines abweichenden Antrages entstanden, sondern weil die Kommission ursprünglich schriftliches Verfahren beantragt hatte. Unterdessen hat die Geschäftsleitung zu allen Teilen der Vorlage 3893 einheitlich freie Debatte beschlossen, und ich benutze die Gelegenheit gerne, den schriftlichen Bericht der Kommission um neu aufgetauchte Informationen zu ergänzen.

Auslöser des Postulats von Vilmar Krähenbühl war seinerzeit die Behandlung verschiedener Vorlagen zu Kreditbeschlüssen von Radwegen in unserer Kommission. Wir hatten nämlich gemerkt, dass das, was uns unter dem Namen «Kostenvoranschlag» vorgesetzt wurde, nicht die übliche Genauigkeit nach SIA – dem Schweizerischen Ingenieur- und Architektenverein – von plus-minus 10 Prozent aufwies, sondern lediglich eine solche von 15 Prozent. Seither hat das Tiefbauamt seine Terminologie geändert und spricht von «detaillierter Kostenschätzung», hält aber weiterhin an eben dieser Genauigkeit von 15 Prozent fest. Demgegenüber erstellt das Hochbauamt in seinen Vorlagen immer Kostenvoranschläge mit der üblichen Genauigkeit von plus-minus 10 Prozent, so wie es Architekten gewohnt sind, und offenbar auch das Tiefbauamt der Stadt Zürich und das ASTRA, das Amt für Strassenbau des Bundes. Der Postulant monierte in der Begründung zu seinem Postulat, dass bei der Beschlussfassung des Kantonsrates noch kein definitives Projekt vorläge und der Regierungsrat anschliessend noch massive Änderungen vornehmen könne, die sich der Einflussnahme des Kantonsrates entzögen. (*Hoher Geräuschpegel im Saal.*) Das Postulat wurde am 4. September 2000 gegen den Willen der Regierung mit den Stimmen von SVP und SP überwiesen.

Die Regierung empfiehlt jetzt in der Vorlage 3893 mit einer an Kürze nicht zu überbietenden Begründung die Abschreibung des Postulats. Die Begründung heisst: «Das mit dem Postulat verlangte Vorgehen ist mit unverhältnismässig hohen Kosten verbunden, die nicht finanzierbar sind. In Anbetracht der Ungewissheit darüber, ob die Objektkredite für die jeweiligen Bauvorhaben überhaupt gesprochen werden, kann eine solch hohe Genauigkeit der Vorlagen nicht verantwortet werden.» Diese Knappheit der Begründung hat der Kommission noch nicht gereicht, um sich überzeugen zu lassen, das Postulat abzuschreiben, sondern sie hat hartnäckig nachgefragt, bis auch einige systematische Erklärungen vorhanden waren. Diese lauten: Es gibt Unterschiede zwischen Hoch- und Tiefbau, die eine unterschiedliche Praxis rechtfertigen. Die schwierig oder gar nicht zu erfassenden Kostenfolgen des baulichen Untergrundes, auf den ein Bauwerk zu stehen kommt, schlagen beim Tiefbau stärker zu Buche; ebenso die Kosten des Landerwerbs, die ebenfalls schwierig zu schätzen sind. Zweitens: Bei sich abzeichnender Unterschreitung von bewilligten Krediten werden die jährlich in den Voranschlag eingestellten Kredittranchen selbstverständlich auch reduziert. Es kommt also nicht zu einer Blockierung von Mitteln, die am Ende gar nicht gebraucht werden.

Die Kommission hat in der Folge dieser Beratungen dann in der a-Vorlage begründet, wieso sie der Abschreibung zustimmt. Unter anderem hat sie geschrieben: «Das Vorgehen bei der Kostenschätzung, die Abrechnungsmodi in Hochbauamt und Tiefbauamt sowie die Kontrollmechanismen bei der Freigabe der Gelder wurden der Kommission auf die entsprechenden Fragen umfassend und glaubwürdig dargelegt.» Diesen Satz würde ich heute so nicht mehr unterschreiben. Glaubwürdig, vielleicht ja, umfassend aber nicht! Denn in der Zwischenzeit ist uns auch die Beratung des Objektkredites Oberlandautobahn zugewiesen worden. Dieser umfasst gemäss detaillierter Kostenschätzung 950 Millionen Franken. Tatsächlich wurde aber entsprechend der Kostengliederung des Bundesamtes für Strassenbau ASTRA für den vorliegenden Projektierungsstand eine Kostengenauigkeit von plus-minus 10 Prozent ermittelt, was einem Kostenvorschlag entspricht.

Die Hauptbegründung der Regierung für den Abschreibungsantrag – «in Anbetracht der Ungewissheit darüber, ob die Objektkredite für die jeweiligen Bauvorhaben überhaupt gesprochen werden, kann eine solche hohe Genauigkeit der Vorlagen nicht verantwortet werden» – wirkt auf mich nicht mehr überzeugend. Offensichtlich arbeitet man in Bundesbern ganz ohne Probleme mit der 10-Prozent-Genauigkeit, und in der Kommission hat man uns nicht darauf aufmerksam gemacht, dass auch der Kanton problemlos in der Lage ist, die erhöhte Genauigkeit zu erreichen. Ich persönlich hätte grosse Lust, einen Ergänzungsbericht zu verlangen, in dem der Regierungsrat die Gelegenheit erhält nachzuweisen, wie hoch denn die zusätzlichen Kosten für höhere Genauigkeit tatsächlich sind, die bei einer allfälligen Ablehnung verloren wären.

Ratspräsident Thomas Dähler: Das Wort wird aus dem Rat nicht weiter gewünscht. Die Baudirektorin verzichtet. Die vorberatende Kommission schlägt die Abschreibung des Postulates vor. Ein anderer Antrag wurde nicht gestellt.

Schlussabstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 95 : 0 Stimmen, dem Antrag von Regierungsrat und vorberatender Kommission gemäss Vorlage

3893a (Ziffer 1) zuzustimmen und das Postulat 143/2000 abzuschreiben.

Das Geschäft ist erledigt.

11. Seetunnel, Umfahrung Zürich

Bericht und Antrag des Regierungsrates vom 12. September 2001 und geänderter Antrag der KEVU vom 11. Dezember 2001,
3893a (Ziffer 2)

Regierungsrätin Dorothee Fierz: Der Regierungsrat hat Ihnen mit Beschluss vom 12. September 2001 Antrag gestellt, auf die Überweisung zurückzukommen und Abschreibung zu beschliessen. Wir haben dann im Anschluss an diesen Antrag in der KEVU eine intensive Diskussion geführt, denn wir waren uns in zwei Punkten einig: Punkt eins ist: Die Frist dieser Motion von drei Jahren kann die Baudirektion, und damit die Regierung, nicht einhalten. Ein Ausführungsprojekt mit Kreditantrag in dieser Grössenordnung innerhalb von drei Jahren auszuarbeiten, ist ein Ding der Unmöglichkeit. Wir waren uns auch in Punkt zwei einig, dass der ideale Zeitpunkt gefunden werden muss, um diese Motion abzuschreiben.

Sie sind alle orientiert, dass wir kurz vor Abschluss der Zweckmässigkeits- und Machbarkeitsbeurteilung (ZMB) des Projekts Seetunnel-Stadttunnel sind. Und so haben wir innerhalb der KEVU den Konsens gefunden, dass dieser Zeitpunkt der Präsentation, das heisst der Schlussergebnisse, abgewartet werden soll. In diesem Sinne widersetze ich mich dem Mehrheitsantrag der KEVU nicht, dass diese Motion heute noch nicht abgeschrieben werden soll. Wir werden die Ergebnisse der ZMB im September dieses Jahres haben. Das wird uns dann Gelegenheit geben, in der Kommission und auch im Rat die Ergebnisse und vor allem das weitere Vorgehen zu diskutieren. Ich denke, so erübrigt es sich, kurz vor Abschluss hier im Rat eine Diskussion über Sinn oder Unsinn – je nach politischem Lager – des Projektes Seetunnel zu führen. In diesem Sinne habe ich mir das Recht genommen, als Erstrednerin aufzutreten – vielleicht ein kleiner Beitrag zur Ratseffizienz.

Esther Arnet (SP, Dietikon), Präsidentin der KEVU: Ich bin der Baudirektorin sehr dankbar für diese klärenden Worte, denn die Frage, ob Sie einen Kredit von 4 Milliarden Franken für den Bau eines Seetunnels bewilligen wollen oder nicht, stellt sich heute wirklich in gar keiner Weise. Die Ziffer 2 der Vorlage 3893a hat nur im Entferntesten mit Verkehrspolitik zu tun. Vielmehr ist sie ein Zeichen der Fantasie des Regierungsrates, und zwar deshalb: Am 23. August 1999 haben die Kollegen Reto Cavegn, Ueli Kübler und Thomas Isler eine Motion eingereicht, welche der Rat dem Regierungsrat überwiesen hat. Bekanntlich galt zu diesem Zeitpunkt bereits das einstufige Motionsverfahren. Das will heissen: Was der Kantonsrat mit einer Motion befiehlt, hat der Regierungsrat auszuführen. Uns allen ist selbstverständlich bewusst, dass dieses neue Verfahren hohe Ansprüche an die Formulierung eines solchen Vorstosses stellt, und dass auch bei der Überweisung an den Regierungsrat besondere Sorgfalt angesagt ist. Der Regierungsrat hat nach der Überweisung gehandelt und eine Zweckmässigkeitsbeurteilung Seetunnel in Auftrag gegeben – Kostenpunkt zirka 3 Millionen. Das reicht aber nicht aus, um die Motion zu erfüllen. Zusätzlich zu den 3 Millionen müssten Aufträge im Betrag von 9 bis 10 Millionen vergeben werden, um die Motion zu erfüllen. Weil der Regierungsrat das offenbar nicht will, und weil der Kantonsrat die Motion aber so an den Regierungsrat überwiesen hat, stehen wir heute vor einer unangenehmen Situation. Und da zeigte der Regierungsrat Fantasie: Er beantragt dem Kantonsrat, auf seinen Überweisungsentscheid von damals zurückzukommen, mit dem Versprechen, die Zweckmässigkeitsbeurteilung werde fertig gestellt.

Wir haben nun folgende Möglichkeiten: Entweder wir machen mit, kommen auf die Überweisung zurück und lehnen die Motion dann ab – was nicht heisst, dass die Zweckmässigkeitsbeurteilung gestoppt wird, diese wird in jedem Fall fertig geführt – oder wir bestehen auf dem Entscheid und lösen damit weitere 9 bis 10 Millionen Ausgaben aus, die zur Erfüllung der Motion nötig wären. Das wollte in der Kommission eigentlich niemand.

Die KEVU tat sich schwer mit dem Entscheid. Eine knappe Mehrheit sprach sich dafür aus, heute nicht auf die Überweisung zurückzukommen, weil die Zweckmässigkeitsbeurteilung noch nicht vorliegt. Sie wollte und will heute dem Regierungsrat aber ausdrücklich mitteilen, dass ein gleicher Antrag beim Vorliegen der Zweckmässigkeits-

beurteilung neu – und dann wohl zustimmend – beraten würde. Dahinter steht in erster Linie der Wille, die Zweckmässigkeitsbeurteilung in ihrer Endversion zu diskutieren, was zum heutigen Zeitpunkt nicht möglich ist. Eine starke Minderheit der Kommission möchte dem Regierungsantrag heute schon zustimmen.

In der Sache besteht ziemliche Einigkeit. Die Baudirektorin hat dies auch erwähnt. Es ist klar, dass die Motion innert der Frist nicht erfüllt werden kann, und die Mehrheitsverhältnisse, dass die Aufträge für die Erarbeitung der Kreditvorlage im Betrag von weiteren 9 bis 10 Millionen nicht ausgelöst werden, sind ebenso eindeutig. Bei der Frage, die heute diskutiert werden kann, geht es also lediglich darum: Sollen wir jetzt stoppen und die Zweckmässigkeitsbeurteilung trotzdem abschliessen? Oder sollen wir erst stoppen, wenn die Zweckmässigkeitsbeurteilung vorliegt? In diesem Sinne beantragt Ihnen die KEVU in ihrer knappen Mehrheit, dem Antrag des Regierungsrates zum heutigen Zeitpunkt nicht zuzustimmen. Die Kommission war sich bei den Beratungen einig, dass es heute wirklich keinen Sinn macht, eine eigentliche Seetunnel-Diskussion zu führen. Es liegt mir selbstverständlich fern, Ihnen irgendwie vorzuschreiben, was Sie zu diskutieren haben. Ich teile Ihnen nur mit, dass die Kommission dieser Meinung war.

Peter Stirnemann (SP, Zürich): Der Antrag der KEVU ist diplomatisch, weder provokativ noch bietet er Anlass zu Polemik. Die KEVU und auch die Baudirektorin signalisieren: Eine ausgedehnte Debatte ist jetzt noch nicht zu führen, da wir diese Zweckmässigkeitsbeurteilung noch nicht vorliegen haben. Zwei oder drei Anmerkungen können allerdings bereits heute gemacht werden im Zusammenhang und im Hinblick auf den Zwischenbericht, der ja bereits vorliegt.

Die SP-Fraktion hat ihre Positionen, Bedingungen und Vorhaltungen zum Seetunnel, wie sie sich aus der Formulierung der Motion ergeben, ausführlich bei der Debatte um die Überweisung dieser Motion dargelegt. Im Moment, da dieser Bericht, diese Beurteilung noch nicht vorliegt, können wir damit leben, die Motion vorläufig noch nicht abzuschreiben. Mit Interesse und Gelassenheit sehen wir dem Ergebnis dieser Zweckmässigkeitsbeurteilung vor dem Hintergrund unserer Kriterien entgegen.

Zu den Anmerkungen, die wir jetzt zu diesem ersten Zwischenbericht eigentlich schon machen können: Zunächst sind wir darauf gespannt,

wie und womit schliesslich der Nachweis geführt werden wird, dass mit diesem Vorhaben ein Beitrag zu einer, wie es anspruchsvoll heisst, «nachhaltigen Verkehrspolitik» geleistet werden kann. Wir können feststellen, dass dieser Begriff der «Nachhaltigkeit» mittlerweile sehr inflationär gebraucht wird. Sodann ist auch die mit dem Zweckmässigkeitsbeurteilungs-Zwischenbericht aufgeworfene Grundsatzfrage recht interessant, ob «Stadt und Kanton mit ihren Entwicklungsgebieten a) durch neue Hochleistungsstrassenverbindungen oder b) durch ein erweitertes Strassenverkehrssystem oder c)...» – und man merke auf! – «...durch den ÖV-Ausbau mehr gedient wäre.» Fürwahr, letzteres haben wir mit Aufmerksamkeit registriert. Und schliesslich noch eine interessante fachliche Feststellung aus dem ersten Zwischenbericht: «Zum anderen bedeutet ein Seetunnel, wie auch der Stadttunnel, mehr Durchgangsverkehr durch die Stadt.» Das ist ein Zitat aus diesem Zwischenbericht. Dieser Durchgangsverkehr wird von der Nordumfahrung abgezogen. Und ein Seetunnel bringt ja nicht nur Entlastung der anliegenden Strassen, sondern auch Neubebelastung in Form von Zu- und Wegfahrten. Na wer sagts denn! Beinahe eine Binsenwahrheit! Es könnten unsere Gründe und Kriterien sein, die wir damals bei der Diskussion über die Überweisung der Motion hier vorgebracht hatten – und auch bei der zweiten Motion zum Stadttunnel von Kollege Martin Vollenwyder. Wir sind also gespannt auf diese Zweckmässigkeitsbeurteilung und werden dann unseren Kommentar zur Abschreibung der Motion geben.

Adrian Bergmann (SVP, Meilen): Im Sinn einer effizienten Ratstätigkeit spreche ich zu den Ziffern 2 und 7. Anlässlich einer Pressekonferenz legte Regierungsrätin Dorothee Fierz anfangs September letzten Jahres einen Zwischenbericht betreffend Kreditvorlage für den Bau des Seetunnels vor. Wir erinnern uns: Nachdem die Motion Seetunnel am 23. August 1999 eingereicht worden war, erhielt die Regierung am 20. März 2000 vom Kantonsrat den Auftrag, eine Kreditvorlage für den Bau des Seetunnels im Abschnitt Unteres Seebecken betreffend Ortsumfahrung der Stadt Zürich und Verbindung zum Üetlibergtunnel vorzulegen. Erst anderthalb Jahre später – das sind 18 Monate – erfolgte ein erster Zwischenbericht der Regierung. 18 Monate Behandlungsdauer scheint eine Norm zu sein, denn genau gleichviel Zeit benötigte die Regierung auch für die Beantwortung des Rekurses beim Einkaufszentrum Winterthur-Grüze. Im besagten Zwischenbericht – und das ist nun interessant – kommt Regierungsrätin Dorothee Fierz

zum Schluss, dass im Jahre 2010 die vorhandenen Verkehrskapazitäten im Dreieck Zürich-Nord und Zürich-Ost deutlich über ihre Kapazität belastet sein werden. Aber trotz dieser Erkenntnis gab sie an dieser Pressekonferenz bekannt, dem Kantonsrat erst im Jahr 2002 konkrete Projektvorschläge und eine Kreditvorlage zu unterbreiten.

Nachdem die Baudirektorin in einer ersten Äusserung einen Seetunnel für nicht machbar erklärte, kommt sie nun im zweiten Anlauf nach Abklärungen zum Schluss, dass «für den Bau eines Seetunnels bautechnisch bessere Lösungen als bisher angenommen möglich sind». Das wäre doch immerhin ein Lichtblick und weckt Hoffnung, dass sich die Notwendigkeit auch in der Zweckmässigkeitsbeurteilung niederschlägt. Da HLS-Strassenbauvorhaben nicht kurzfristig realisiert werden können, muss langfristig gedacht und gehandelt werden. Projekte, wie die Nordumfahrung oder ein Seetunnel, brauchen 10 bis 20 Jahre, vielleicht auch 30 Jahre. Wir haben sogar Projekte im Nationalstrassennetz, die – obwohl durch den Stimmbürger in den Fünfzigerjahren sanktioniert – selbst in 40 Jahren nicht fertig gestellt werden konnten. Heute kann man der Presse entnehmen, dass die SBB zwischen den Jahren 2010 und 2020 den Viertelstundentakt zwischen Zürich und Bern einführen wollen. Langfristige Planung? Beim ÖV ist dies möglich – selbst wenn dieses Projekt den gesamten Bundeskredit von 5,9 Milliarden verschlingt! Da kann man nur staunen. Die heutige Verzögerungspolitik der Baudirektion beim Individualverkehr – ob vorsätzlich oder nicht, lassen wir im Raum stehen – hat deshalb langfristig gravierende Konsequenzen. Es resultiert aus diesem Verhalten jedenfalls eine Verhinderungspolitik, die oft auch in diesem Rat Unterstützung findet. Diese Verhinderungspolitik für die Strassenbenützer und das Gewerbe ist nicht mehr tragbar. Wir verlangen deshalb, dass die Kantonsratsmotion mit der Kreditvorlage für den Bau eines Seetunnels nicht mehr weiter verzögert, sondern möglichst rasch und unverzüglich dem Parlament vorgelegt wird. Auch die Behördeninitiativen sind an die Hand zu nehmen, und die Planung ist voran zu treiben!

Ich erinnere daran: Der Kantonalvorstand der SVP und unsere Kantonsratsfraktion haben sich nach intensiver Diskussion und auf Grund der unhaltbaren Zustände auf unseren Strassen zu einem aussergewöhnlichen Vorgehen entschlossen: Die SVP des Kantons wird in Zukunft finanzielle Beiträge zugunsten des öffentlichen Verkehrs so lange verweigern, bis unserem Anliegen, den Strassenfonds mit entsprechenden Einlagen nicht nur zu entschulden, sondern auch wieder

mit einem namhaften Betrag zu äufnen, entsprochen wird. In erster Priorität muss die Verkehrsmisere auf unseren Strassen angegangen werden. Erst dann können weitere Investitionen in den ÖV erfolgen. Unsere Kantonsratsfraktion hat in den letzten Jahren Investitionen in den ÖV stets mitgetragen und auch zum guten Gelingen der Erfolgsgeschichte des ZVV beigetragen. Jüngstes Beispiel ist auch der Durchgangsbahnhof, zu dem nach eingehender Prüfung unserer Kommissionsmitglieder auch die kantonale SVP die Ja-Parole fasste.

Nun aber ist höchster Handlungsbedarf im Individualverkehr bei kurzfristig und langfristig realisierbaren Projekten. Da ist einerseits Behördeninitiativen mit dem gehörigen Respekt zu begegnen, andererseits darf auch die langfristige Verkehrsplanung – und da meinen wir vor allem die Lückenschliessung im Ostring – nicht vernachlässigt werden. Namens der SVP-Fraktion bitte ich Sie deshalb, auf die Überweisung der Motion nicht zurückzukommen und diese nicht abzuschreiben. Dem Antrag der Regierung, die Behördeninitiativen nicht definitiv zu unterstützen, lehnen wir ab, und wir halten an der definitiven Unterstützung der drei Behördeninitiativen fest. Auch wir sind selbstverständlich gespannt auf die Präsentation der Zweckmässigkeitsbeurteilung.

Regierungsrätin Dorothee Fierz: Adrian Bergmann, ich bin tief beeindruckt, wie Sie es fertig bringen, Kraut und Rüben miteinander zu vermischen, ohne einmal anzustossen. Das ist eine Genialität! Ich möchte Sie ganz herzlich einladen, die Grundlagenarbeit zum Projekt Seetunnel gründlich zu studieren. Die Grundlagen sind zwar sehr umfassend – es sind dicke und anspruchsvolle Berichte – aber sie sind der Beweis dafür, wie speditiv, solid, seriös und fachmännisch diese Studien gemacht werden. Ob Sie nur einen Veloweg planen oder einen Kreisel oder eben eine Ortsumfahrung der Stadt Zürich vom Üetlibergtunnel bis Neugut, Adrian Bergmann, das sind verschiedene Paar Schuhe! Ich verwehre mich des Vorwurfs, dass wir beim Individualverkehr eine Verzögerungspolitik betreiben. Wir bemühen uns, die spärlich vorhandenen Mittel gezielt und effizient einzusetzen, dem Parlament Nachweis zu erbringen, welche Strategie wir haben, aber diesen Vorwurf weise ich direkt an die Adresse zurück.

Ratspräsident Thomas Dähler: Regierungsrätin Dorothee Fierz hat den Antrag des Regierungsrates nicht zurückgezogen. Das darf sie

auch nicht. Sie hat nur gesagt, sie wersetze sich dem Antrag der Kommission nicht.

Schlussabstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 122 : 0 Stimmen, vom Regierungsrat die ordentliche Behandlung der Motion KR-Nr. 267/1999 zu verlangen.

Ratspräsident Thomas Dähler: Sie haben die Wiedererwägung der Überweisung der Motion abgelehnt. Der Regierungsrat bleibt weiterhin zur Berichterstattung und Antragstellung mit Fristen ab Überweisung verpflichtet.

Das Geschäft ist für heute erledigt.

12. Äussere Nordumfahrung Zürich

Bericht und Antrag des Regierungsrates vom 12. September 2001 und geänderter Antrag der KPB vom 4. Dezember 2001, **3893a (Ziffer 6)**

Ueli Keller (SP, Zürich), Präsident der KPB: Die Mehrheit der Kommission Planung und Bau beantragt Ihnen in Übereinstimmung mit dem Regierungsrat die Abschreibung dieses Dringlichen Postulates, das anregt, die Linienführung einer äusseren Nordumfahrung von Zürich zwischen Wettingen und Winterthur in den Verkehrsrichtplan aufzunehmen. Eine Minderheit der Kommission möchte dagegen den Regierungsrat dazu einladen, einen Ergänzungsbericht vorzulegen, der bis zum Zeitpunkt der Präsentation der Zweckmässigkeitsprüfungen oder aber spätestens noch dieses Jahr fertig zu stellen sei. Dazu ist noch anzufügen, dass die Mehrheit der Kommission zahlenmässig genau gleich gross ist, wie die Minderheit der Kommission. Ich hatte die Gelegenheit, den Stichentscheid zu fällen.

Auch bei der Behandlung dieses Abschreibungsantrages haben wir die sehr knappe Begründung des Regierungsrates in ausführlicher Diskussion detaillierter ausführen lassen. Der Regierungsrat hatte begründet: «Der Planungsaufwand für die mit diesem Postulat verlangte

Prüfung ist in absehbarer Zeit nicht finanzierbar.» Folgende Argumente, die der Regierungsrat auch in seinem Antrag auf Nichtüberweisung des Postulats bereits aufgeführt hatte, gelten immer noch:

Die äussere Nordumfahrung wurde bereits im Rahmen der Strategie HLS, Phase 1 untersucht und verworfen, weil die zu erwartende Belastung nicht autobahnwürdig, die Entlastungswirkung auf die Nordumfahrung ungenügend ist und sie keine Alternative zum Ausbau der Nordumfahrung darstellt. Diese Verbindung wird aber im Rahmen des HLS-Konzepts geprüft. Der geforderte Richtplaneintrag braucht fundierte Abklärung, die in topografisch und raumplanerisch sensiblen Bereichen auch ein generelles Projekt benötigt. Die dafür notwendigen Aufwendungen belaufen sich auf 3 bis 5 Millionen Franken. Da eine äussere Nordumfahrung die Kapazitätsprobleme der N1/N20 nicht zu lösen vermag und auch erst etwa in den Jahren 2025 bis 2030 realisiert werden könnte, prüft der Regierungsrat zuerst die Zweckmässigkeitsbeurteilung der Kapazitätserweiterung der N1 Limmattal und N20 Nordumfahrung.

Die Prioritätenreihung Ortsumfahrungen zeigt, dass den dort enthaltenen Elementen einer äusseren Nordumfahrung, wie etwa der Umfahrung Pfungen oder dem Dettenbergtunnel aus Kosten-Nutzen-Überlegungen keine vorrangige Bedeutung zukommt. Sollte die äussere Nordumfahrung ins Nationalstrassennetz aufgenommen werden, um die für den Kanton Zürich unlösbaren Finanzierungsprobleme zu regeln, müsste diese zuerst in den Sachplan Strasse des Bundes aufgenommen werden. Der Regierungsrat hat aber bereits wesentlich weiter entwickelte Projekte im Umfang von 8 Milliarden Franken zur Aufnahme angemeldet, die den in Bern bekanntermassen geringen Goodwill für Zürich schon ziemlich strapazieren. Und schliesslich wäre noch zu klären, ob der Standortkanton Aargau des als Anfangspunkt der äusseren Nordumfahrung genannten Wettingen bereit ist, genau dort etwas in Empfang zu nehmen, das im Kanton Zürich Schwierigkeiten bereitet.

Selbstverständlich könnte man jetzt auch die ritualisierte Strassenbaudiskussion vom Stapel lassen. Für die Beurteilung des Abschreibungsantrags genügt es allerdings schon, die Frage rein formell zu prüfen. Ein Postulat verpflichtet die Regierung nicht, irgendetwas auszuführen, sondern lediglich, dies zu prüfen. Das hat die Regierung getan. Zum heutigen Zeitpunkt ist schon klar, dass auch ein Ergänzungsbericht keine neuen Erkenntnisse bringen würde, die die grund-

sätzlichen Nachteile des Vorhabens in einem anderen Licht erscheinen liessen. Es genügt nicht, von etwas zu wissen, dass es machbar ist. Man muss die Bedürfnisfrage und Kosten-Nutzen-Verhältnisse klären, Alternativen prüfen und am Schluss die Zweckmässigkeit beurteilen. Das ist das Vorgehen, wie es Ihnen neulich Kollega Gaston Guex vorgeschlagen hat, als er Ihnen die Ablehnung eines Richtplaneintrags für die SZU-Haltestelle «Hürlimann-Areal» empfahl. Dieses Vorgehen ist sachlich richtig und kann auch bei einem Vorhaben, das wesentlich gewaltigere Auswirkungen in finanzieller, ökologischer und sozialer Hinsicht hätte, nicht falsch sein. Ich bitte Sie, der Mehrheit der Kommission zu folgen und dem Abschreibungsantrag zuzustimmen.

Minderheitsantrag Hans Frei, Ernst Brunner (in Vertretung von Ernst Bachmann), Willy Furter, Bruno Grossmann, Hans-Heinrich Heusser, Ulrich Isler und Ulrich Kübler:

Der Regierungsrat wird zur Verfassung eines Ergänzungsberichts bis zum Zeitpunkt der Präsentation der Zweckmässigkeitsprüfungen HLS oder spätestens bis zum 31. Dezember 2002 eingeladen.

Die Berichterstattung soll die Verkehrsentwicklung bzw. Entlastungswirkung für das Strassennetz HLS (Wettingen bis Winterthur) und HVS (einschliesslich geplanter Ortsumfahrungen) im Zürcher Unterland aufzeigen, im Speziellen die Entwicklung des Schwerverkehrs. Die Linienführung soll als Ergänzung des Nationalstrassennetzes beurteilt werden. Zur Bedeutung der frühzeitigen Sicherung des Trassees im Verkehrsrichtplan und zu deren langfristigen Finanzierung soll Stellung genommen werden.

Hans Frei (SVP, Regensdorf): Mit Vollgas hinein ins Zentrumsgebiet des mittleren Glatttales, mit acht Spuren aus dem Limmattal Richtung Gubrist, mit vier Röhren durch den Gubrist, mit acht Spuren durch den Stelzen, mit zehn und mehr Spuren zwischen Aubrugg und Brüttsellen und in Winterthur das Chaos – und auf der Rückfahrt dasselbe! Das ist zurzeit die langfristig ausgerichtete Optik und hartnäckig verfolgte Politik unserer Verkehrsplaner. Vor 50 Jahren wurden die Nationalstrassenstränge ebenfalls ins Zentrumsgebiet hineingezogen, mitten in die Stadt Zürich. Heute diskutieren wir entschieden, diese Ströme auf Ringen um die Stadt herum zu leiten.

Der Ausbau einer dritten Röhre am Gubrist und der Spurerweiterung zwei mal drei bis nach Seebach, soll als Sofortmassnahme umgesetzt werden. Aus zeitlichen Gründen kann nur diese Lösung die desolaten Verkehrsverhältnisse im Wirtschaftsraum Zürich und seinen Agglomerationsgemeinden etwas lindern. Diesbezüglich soll die äussere Nordumfahrung keinerlei Präjudiz darstellen. Dies betonte ich explizit gegenüber Vertretern des TCS und des ACS, des Wirtschaftsforums Limmattal und anderer Kreise. Die Linienführung der äusseren Nordumfahrung müssen wir uns aber heute – heute! – für eine langfristige Lösung sichern. Hochleistungsstrassen innerhalb dicht besiedelter Räume verursachen uns langfristig grosse Probleme. Ich denke an die Lärm- und Umweltauswirkungen. Ein Beispiel ist die Einhausung Schwamendingen. Sollten wir dort eine sehr gute Lösung anstreben, nehmen wir für 800 Meter 250 Millionen Franken in die Hände, nur um eine Lösung anzubieten. Ich denke an die Einhausung Opfikon. Kaum ist sie begonnen, sprechen Anwohner davon, sie zu verlängern. Ich denke an die Überdeckung Stelzen. Dort sprechen wir nicht nur von einer Verbreiterung, wenn Sie sehen, welche bauliche Entwicklung am Stelzen heute stattfindet. Dort können Sie den Tunnel gleich bis auf die Rümlanger Höhe verlängern. Ich denke an das Limmattal. Dort wird es nicht allein mit Lärmschutzmassnahmen abgehandelt werden können. Sie sprechen auch von stellenweiser Überdeckung der Limmattalautobahn. Diese Probleme sind uns bekannt. Und wenn wir von Planung sprechen, so müssen wir sie einfach heute schon erkennen.

Ich denke aber auch an alle Zu- und Wegfahrtachsen, sprich Hauptverkehrsstrassen, die diesen Verkehr heute schon nicht bewältigen können. Dies führt in den dicht besiedelten Räumen und unseren Dörfern rund um das Wirtschaftsentwicklungsgebiet Zürich zu desolaten Zuständen. Diese Zufahrtsstrassen müssen wir zu Gunsten eines attraktiven Wohn- und Arbeitsplatzes entlasten – und nicht, wie bereits in Aussicht gestellt, ausbauen! Die Prioritätenliste Ortsumfahrung hat uns nur eines gezeigt: Die desolaten Verkehrsverhältnisse auf unseren Hauptstrassen als Durchgangachsen in die Nachbarkantone oder sogar -länder können überhaupt nicht gelöst werden.

Trotz optimalem Ausbau des öffentlichen Verkehrs im Zentrum unseres Siedlungsgebietes wird der Individualverkehr auch in Zukunft zunehmen. Dies wird auch vom Regierungsrat in der jüngsten Stellungnahme zum Gesamtverkehrskonzept mit Deutlichkeit festgehalten. Wir brauchen langfristig eine weiträumige Umfahrung für den Indivi-

dualverkehr, den Durchgangsverkehr Ost-West, eine Achse für den Schwerverkehr mit Anschluss an das Embraport, eine Ausweichroute bei Staubildungen auf dem Nordring – denn diese sind auch bei einem Ausbau vorprogrammiert –, eine Alternative zu An- und Wegfahrt zum und vom Flughafen.

Ich bitte Sie, den Minderheitsantrag, der infolge Abwesenheit eines Kommissionsmitgliedes vom Präsidenten mit Stichentscheid in die Minderheit versetzt wurde, zu unterstützen. Was wollen wir im Ergänzungsbericht? Wir wollen, dass er die Verkehrsentwicklung, beziehungsweise Entlastungswirkung für das Strassennetz inklusive den geplanten Ortsumfahrungen aufzeigt, im Speziellen die Entwicklung des Schwerverkehrs auf den genannten Achsen beurteilt und die Bedeutung der frühzeitigen Sicherung der Trassees im Verkehrsrichtplan und deren langfristigen Finanzierung im Besonderen unter dem Blickwinkel des neuen Lastenausgleichs mit dem Bund beurteilt. Im Weiteren soll in diesem Bericht aufgezeigt werden, mit welchen planerischen Massnahmen einer negativen Siedlungsentwicklung entlang einer neuen Linienführung entgegengewirkt werden kann. Eine solche weitsichtige Lösung ist kein Verstoss gegen die Leitlinie 3 unserer Richtplanung. Beim heutigen Standard im Bau von Autobahnen werden naturnahe Räume geschont, mit zahlreichen Tunnelbauten die Vernetzung sichergestellt und dem Landschaftsschutz in hohem Masse Rechnung getragen. Die Frage bleibt im Raum: Welche Qualitäten gestehen Sie den Menschen oder der Natur zu? Ich bitte Sie, den Minderheitsantrag zu unterstützen.

Ulrich Isler (FDP, Seuzach): Die Erkenntnis, dass alle Verkehrsströme ins Herz und durch das Zentrum einer Stadt geleitet werden müssten, hat sich selbstredend korrigiert und muss als falsch bezeichnet werden. Der Richtplaneintrag, welcher die sechs Ortsumfahrungsprojekte auf der Strecke Winterthur–Wettingen zusammenfasst und zu einem äusseren Nordring vereint, muss als sehr klug, um nicht zu sagen als genialer Wurf bezeichnet werden. Der Hinweis, die verlangte Prüfung sei nicht finanzierbar, vermag nicht zu überzeugen. Vergleichbare Richtplaneinträge, wie zum Beispiel der HB-Südwest, wurden unter wesentlich ungünstigeren finanziellen Bedingungen vorgenommen. Die betroffenen Gemeinden auf der Strecke Winterthur–Wettingen und ihre Bevölkerung erwarten dringend einen solchen Richtplaneintrag. Die FDP-Fraktion ist nach wie vor gegen die

Abschreibung dieses Dringlichen Postulates und erwartet den Eintrag dieser äusseren Nordumfahrung in den Richtplan. Wir bitten Sie daher, den Minderheitsantrag zu unterstützen.

Felix Müller (Grüne, Winterthur): Der Vorstoss ging ja von einer Studie aus, die offenbar an der ZHW gemacht wurde von Studierenden, die sich ein bisschen in Verkehrsplanung übten. Und das wird jetzt von der bürgerlichen Seite als Vollwert genommen. Dabei hat diese Studie verschiedene Vereinfachungen vorgenommen, die in der Realität dann nicht so erscheinen werden. Insbesondere ging sie natürlich von stationären Verhältnissen aus, währenddem eine Veränderung der Verkehrsachsen auch dynamische Veränderungen verursacht, was ganz andere Folgen hat, als der gleiche Verkehr anders verteilt.

Im Gegensatz zu Ulrich Isler bin ich überzeugt, dass der grosse Teil, der auf der A 1 zwischen St. Gallen und Bern verkehrt, respektive in die Gegend der Stadt Zürich fährt, eben auch in die Stadt Zürich will oder zumindest in die Agglomeration Zürich hinein will, und der kleinere Teil reiner Durchgangsverkehr, also reiner Verkehr von St. Gallen, oder sagen wir von Wil nach Baden oder nach Olten will. Von daher gesehen ist eine grosse Umfahrung nördlich von Zürich eine Umfahrungsstrasse, die viel Geld kostet, aber nicht viel bringt im Sinne einer Entlastung der A 1, wie sie Hans Frei möchte. Es ist auch keine Option, die A 1 um Zürich zehnspurig zu machen. Es ist eine Absurdität, ein Verkehrswachstum einfach so hinzunehmen. Er hat selbst das festgestellt, was ich immer sage. Er hat es einfach ein bisschen anders ausgedrückt. Aber Strassenbau ist für mich nach wie vor das Verschieben von Engpässen, das wir dann wieder mit dem Verschieben von Engpässen lösen wollen. Es ist richtig: Offenbar gibt es einige Dörfer im Einzugsgebiet zwischen Winterthur und Baden, die eine Entlastungsstrasse um ihr Dorf herum möchten. Das sind Konzepte aus den Sechziger- und Siebzigerjahren, die hier gewünscht werden. Es handelt sich bei diesen Orten in der Regel auch um Verkehrsaufkommen, die wir in städtischen Verhältnissen als Alltäglichkeit haben. Wenn Sie in der Stadt Zürich an der Weststrasse oder an der Rosengartenstrasse oder auch an weniger befahrenen Achsen jemandem sagen, dass 20'000 Autos pro Tag ein Problem seien, so werden sie nur ausgelacht. Das kann ja kein Problem sein, wenn Sie es in Zürich oder Winterthur nicht auch als Problem akzeptieren. In diesem Sinne ist das ein Wunsch dieser Dörfer, der aber kaum eine Priorität

höherer Grössenordnung auslösen kann. Was die Dörfer aber vor allem nicht wollen, und das wird den Befürwortern dieses Vorstosses absolut nicht gesagt, dass sie neben dem Umfahungsverkehr eben dadurch, dass eine neue Achse gelegt wird, auch einen massiven Zusatzverkehr erhalten sollen. Es ist ja nicht die Absicht von Hans Frei und Ulrich Isler, dass sie durch diesen Strassenbau nur die Dörfer umfahren wollen, sondern sie wollen einen Zusatzverkehr, der mindestens so gross ist, wie der heutige Verkehr schon ist auf diesen Achsen. Von daher ist wahrscheinlich die Idee, respektive die Unterstützung der betroffenen Dörfer für Ihre Idee sehr klein, respektive eher ablehnend.

Was auch nicht gesagt wird, ist, dass selbst der Eintrag in den Richtplan einer solchen Achse ein spekulatives Handeln auslöst. Es wird Investoren geben, die an den Kreuzungspunkten, den Anschlussstellen an dieser Strasse, Land kaufen wollen, Land kaufen werden, allenfalls spekulativ Bauten erstellen werden. Diese Bauten werden aber dann nicht durch diese Achse, die im Plan eingetragen ist, erschlossen, sondern sie werden in erster Linie einen neuen Radialverkehr auslösen Richtung Stadtzentrum, Richtung Stadt Zürich, auf den Achsen, die heute schon zu stark belastet sind und die dann noch stärker belastet werden, also Richtung der bestehenden A 1. Die Idee, hier Tangentialverkehr langfristig abzufangen, wird damit torpediert. Sie sehen: Es macht keinen Sinn, eine solche Strasse in den Richtplan einzutragen, zumal gesagt wurde, dass eine solche Strasse massive Kosten auslösen wird, nur schon für Voruntersuchungen der genauen Trasseen, damit diese Trasseen auch zweckmässig gesichert werden können. Ich bin der Meinung, genau gleich wie beim Seetunnel, den wir vorher besprochen haben: Stecken wir doch dieses Geld besser in den Schallschutz... *(Die Redezeit ist abgelaufen.)*

Peter Stirnemann (SP, Zürich): Die SP-Fraktion unterstützt den Antrag der KPB, beziehungsweise der Regierung, das Postulat «Äussere Nordumfahrung» als erledigt abzuschreiben. Der Minderheitsantrag von Hans Frei auf Abfassung eines Ergänzungsberichtes ist als überflüssig, sinnlos, kurz redundant, klar abzulehnen. Die Regierung wird im Herbst 2002 den Strategiebericht zum Hochleistungs- und Hauptstrassennetz vorlegen. Die Zweckmässigkeitsbeurteilung aller in den Raum gestellten, gewünschten zusätzlichen Elemente des zürcherischen Strassensystems, einschliesslich der so genannten äusseren Nordumfahrung, wird dann vorliegen. Darin werden die Machbarkeit,

der Nutzen, der Schaden, die Kosten, die Finanzierbarkeit, die Realisierungschancen, Wahrscheinlichkeiten und Notwendigkeiten dargelegt werden. Eine anspruchsvolle Arbeit! Die Baudirektion, das Tiefbauamt, ist daran. Sie arbeiten hart. Mit dem Richtplan 95 wird die Überprüfung und Bereinigung des Umfahrungsstrassen-Wunschkatalogs verlangt. Mit der angekündigten Zweckmässigkeitsbeurteilung wird diese verlangte Überprüfung vollzogen. Der angekündigte Zweckmässigkeitsbericht ist der mit dem Minderheitsantrag geforderte Ergänzungsbericht. Das genügt!

Zum Ansinnen des Minderheitsantrags, die geforderte äussere Nordumfahrung als Strich im Richtplan, als Ergänzung zum Nationalstrassennetz zu klassifizieren: Allein das zu wollen bedingt vorbereitende Planungskosten von 4 bis 5 Millionen Franken. So viel kostet das! Denken Sie etwa, die eidgenössischen Räte würden sich – wenn Sie das dort vorbringen – ohne fundierte Begründung dieser Planungsidee mit dem Anliegen überhaupt auseinandersetzen wollen? Und dann noch die 5 bis 6 Milliarden, die das Vorhaben dereinst kosten wird! Und so teuer wirds! Bei der überflüssigen Transjurane T 2 mochte so etwas noch angehen, wohl aus Solidarität mit dem armen Kanton Jura. Aber unnütze Strassen im Kanton Zürich noch mit Bundesmitteln zu finanzieren, ist wohl eine Illusion. Das können Sie sich aus dem Kopf schlagen!

Hingegen tut der Ausbau eines anderen Verkehrsträgers auf der oberen Systemhierarchie Not: Der West–Ost-Ausbau der Bahn, und zwar von Zürich Richtung Winterthur–Ostschweiz aus dem Raum Baden–Zürich. Wie wir neulich in der Zeitung lesen konnten sind die FINÖV-Mittel bald erschöpft für den Ausbau der Strecke Zürich–Bern auf den 15-Minuten-Takt. Und der Rest? Wo bleibt der Rest? Das tut Not! Die Bahn kann diesen Schwerverkehr übernehmen, der vorhin zitiert wurde. Die Bahn hat den zusätzlichen Verkehr – falls er anfällt – zu übernehmen. Oder wollen Sie etwa – ich sage es noch einmal – eine zweite Hochrhein-Autobahn bauen in der Schweiz, als Konkurrenz zur deutschen? Soll diese Autobahn den Verkehr von Ostfrankreich über die Schweiz nach Osteuropa übernehmen, also zusätzlichen Verkehr, und die stille, schöne Gegend im Unterland zusätzlich belasten? Schlagen Sie sich das aus dem Kopf! Also lehnen wir dieses Postulat als erledigt ab.

Willy Haderer (SVP, Unterengstringen): Die Zweckmässigkeitsbeurteilung «Ausbau Gubristtunnel und Nordumfahrung» hat klare Ergebnisse gezeitigt. Sie hat klar aufgezeigt, dass kurzfristig ein dreispuriger Ausbau nötig ist und die einzige mögliche, zeitgerecht erfüllbare Massnahme darstellt. Die Regierung hat folgerichtig in dieser Frage auch bereits ein Gesuch nach Bern geschickt für die Bewilligung eines generellen Projektes. Die Zürcher Planungsgruppe Limmattal, deren Präsident ich bin, hat in dieser Sache auch an Bundesrat Moritz Leuenberger geschrieben, und die Planungsgruppe Furttal hat dies ebenfalls unterstützt.

Damit ist es jetzt aber nicht erledigt. Man muss diese Zweckmässigkeitsstudie dann eben lesen und damit zur Kenntnis nehmen, dass das lediglich bis etwa 2015 den Verkehr aufnehmen kann und dann bereits wieder eine gleiche Situation entsteht, wie sie heute ist. Das weiss man heute schon! Mit dem müssen wir uns heute schon befassen! Und wir wissen auch ganz klar, dannzumal stehen dann die Varianten Seetunnel, Stadttunnel, äussere Nordumfahrung oder weiterer Ausbau des Gubrist und der Nordumfahrung auf vier oder fünf Spuren. Das sind dann die Realitäten, die unterschieden werden müssen. Aus diesen verschiedenen Projekten muss evaluiert werden. Deshalb ist es natürlich zweckmässig und nötig, jetzt nicht die Hand in den Schooss zu legen und damit zu sagen: Ja, wenn dann der Gubrist auf drei Spuren ausgebaut ist, dann haben wir wieder für einige Jahre. Wenn das im Jahre 2010 bereit steht, was ein ehrgeiziges Ziel ist, aber wahrscheinlich klar nötig von der heutigen Situation her, dann muss man sehen, dass das dann gerade mal fünf Jahre reicht, und dann müssen weitere Schritte eingeleitet werden.

Es geht nun heute wirklich darum, auch in diese Zukunft hinein nach diesem dringenden Notausbau des Gubrist zu überlegen. Ob es dann der Gubrist ist oder die äussere Nordumfahrung oder ob es der Seetunnel oder der Stadttunnel ist, das wird sich weisen bei weiteren Planungsarbeiten. Und diese haben wir vorzunehmen! Nicht wahr, Peter Stirnemann, nicht nur für die Bahn, wo wir immer wieder mitgemacht haben und die Kredite auch mitgesprochen haben, sondern auch für die Strasse müssen wir zukunftssträchtig in die Zukunft schauen. Ich bitte Sie, den Minderheitsantrag, der eigentlich ja – wie Sie gehört haben – ein Mehrheitsantrag ist, zu unterstützen.

Kurt Schreiber (EVP, Wädenswil): Wenn ich vorhin dem Votum von Willy Haderer zugehört habe, dann kommt es mir ein bisschen vor, wie wenn ich den kleinen Finger gebe, dann die ganze Hand und schliesslich noch den ganzen Arm, bis man dann mit dem ganzen Arm in die ganze Sache hineingezogen wird. Er hat richtig erwähnt, dass der Bund Sofortmassnahmen plant mit der dritten Spur beim Gubrist. Von mir aus kann man das machen. Jetzt soll noch eine zweite Nordumfahrung dazu kommen, möglicherweise später noch eine mittlere oder ich weiss nicht was. Ich muss Ihnen einfach sagen: Wo wollen Sie das denn bitte durchziehen? Die Landschaft haben wir nicht unbeschränkt zur Verfügung. Wollen wir das denn unterirdisch machen? Oder wie wollen wir dieses Problem lösen? Wäre es dann vielleicht nicht auch an der Zeit, sich einmal zu überlegen, dass auch ein anderer Verkehrsträger diese Funktion übernehmen könnte? Wir predigen immer, dass Wachstum einfach hingenommen werden muss. Selbstverständlich müssen wir dafür sorgen, dass beide Verkehrsmittel gleich behandelt werden. Aber all diesen Aussagen, die sagen, die Schiene werde bevorzugt, meine Damen und Herren Redner von der SVP, diese Aussagen stimmen schlicht und ergreifend nicht. (*Unruhe bei der SVP.*) Während Jahrzehnten wurde der Strassenbau bevorzugt. Da können Sie jetzt protestieren, so viel Sie wollen. Der öffentliche Verkehr ist in dieser Beziehung noch fest in der Hinterhand. Und in diesem Fall hat er tatsächlich noch Nachholbedarf. Und wenn dereinst einmal ein Viertelstundentakt von Zürich nach Bern kommt, so wird dann eben zum Beispiel die Strasse frei. Und dann ist Ihnen doch auch geholfen! Wir sollten wirklich versuchen, in diese Richtung eine Lösung zu finden und nicht in der anderen Richtung, indem wir einfach sagen, wir planen Strassen à discretion bis die ganze Landschaft verbetoniert ist. Das wollen wir wirklich nicht! Und aus diesem Grunde wird auch die grosse Mehrheit der EVP-Fraktion diesem Dringlichen Postulat nicht zustimmen.

Hartmuth Attenhofer (SP, Zürich): Als konsequenter Nicht-Autofahrer bin ich natürlich mächtig beeindruckt über diese Sandkastenspiele, die hier seit Jahren veranstaltet werden. Ich muss Ihnen aber vorwerfen, dass Sie zwar erkannt haben, dass der Verkehr wächst, aber Sie haben keine Konzepte, wie Sie den Verkehr in den Griff bekommen wollen. Sandkastenspiele allein genügen nicht! Sie müssen auch einmal sagen, wie Sie die ganze Chose finanzieren wollen. Und das haben Sie bis zum heutigen Tag nicht gemacht – beziehungsweise, wenn

einmal Finanzierungsvorschläge vorgelegen sind, beispielsweise bei den Verkehrsabgaben, dann haben Sie diese Vorschläge sabotiert und boykottiert. Sie sind gegen die Erhöhung der Verkehrsabgaben. Mit anderen Worten: Sie wollen gar nicht, dass Strassen gebaut werden.

Natürlich wächst und wächst und wächst der Verkehr zu Lande, zu Wasser und in der Luft. Das weiss ich. Die Bevölkerung hat ein Mobilitätsbedürfnis. Und es kann auch nicht Sache der Politik sein, dieses Mobilitätsbedürfnis abzuklemmen. Aber es ist Sache der Politik, ein Konzept zu entwickeln, wie der Verkehr umweltverträglich geführt werden kann und vor allem wie der Verkehr finanziert werden kann. Sie können von mir aus alle fünf Kilometer durch den Zürichsee einen Seetunnel machen. Sie können alle fünf Kilometer konzentrische Kreise um die Stadt Zürich ziehen und zwölfspurige Autobahnen hineinbauen. Das ist mir eigentlich wurscht. Sie müssen es aber bezahlen! Und solange Sie nur einfach bestellen und nicht bezahlen, sind Sie Zechpreller.

Ueli Keller (SP, Zürich), Präsident der KPB: Ich habe dem Votum von Willy Haderer mit Überraschung entnommen, dass er im Besitz der Zweckmässigkeitsbeurteilung Gubristtunnel ist. Die Mitglieder der KPB und der KEVU besitzen dieses Dokument nicht. Ich nehme an, es ist ein Versehen der Baudirektion, uns das nicht zu schicken, und das wird nächstens nachgeholt.

Regierungsrätin Dorothee Fierz: Ueli Keller, ich kann Sie beruhigen. Wie käme es uns auch in den Sinn, die KPB zu vergessen! Sie wird, wie immer, sofort beliefert, sobald wir den Schlussbericht haben. Wir haben ihn noch nicht.

Zurück zu den Voten von Willy Haderer und Hans Frei: Das Bild, das Sie gezeichnet haben, ist realistisch. Wir haben ein ausgesprochenes Verkehrsproblem im Raume der Nordumfahrung, und die Baudirektion ist sich dessen auch bewusst. Wir nehmen dieses Problem auch nicht auf die leichte Schulter und wissen, dass wir in verschiedenen Etappen vorgehen müssen. Etappe eins hat Willy Haderer geschildert. Wir haben das Gesuch in Bern tatsächlich eingereicht, damit uns die Bewilligung erteilt wird, ein generelles Projekt auszuarbeiten. Damit lösen wir kurz- und allenfalls mittelfristig das Problem. Ob wir es mit diesen Massnahmen auch langfristig zu lösen vermögen, ist offen. Und es liegt nun in unserer Verantwortung, diese Frage zu prüfen.

Wir beantworten diese Frage aber nicht mit einem Postulatsbericht. Das ist der Grund, weshalb wir dieses Postulat abschreiben möchten. Es ist unsere Verantwortung, die ganze Verkehrsproblematik grossräumig anzugehen. Und grossräumig heisst eben nicht, sich heute auf die äussere Nordumfahrung zu fokussieren. Das ist für uns der falsche Ansatz. Das heisst aber nicht, dass wir die Thematik nicht bereits aufgegriffen haben. Sie wissen, dass wir den Grossraum nördlich von Zürich als ganzen Verkehrsraum analysieren und die richtige Lösung suchen. Deshalb wollen wir Ihnen eine ganzheitliche, nachhaltige Lösung präsentieren können und bitten Sie, uns diese Mittel zu ersparen, dass wir Ihnen jetzt einen Postulatsbericht erarbeiten müssen, der allenfalls etwas aussagt zur Verkehrsentwicklung, aber überhaupt noch keine Festlegung im Richtplan macht. Wir sind der Überzeugung, dass wir das Problem miteinander mit einer analytischen Vorgehensweise wesentlich besser lösen können, als mit einem Postulatsbericht. Das ist der einzige Grund, weshalb wir diesen Abschreibungsantrag gestellt haben. Und Sie sind ja über die KPB bestens orientiert, dass wir an dieser gesamten Verkehrsproblematik intensiv arbeiten.

Schlussabstimmung

Der Minderheitsantrag von Hans Frei wird dem Antrag der Kommissionsmehrheit gegenübergestellt. Der Kantonsrat stimmt dem Minderheitsantrag mit 78 : 53 Stimmen zu und beschliesst, vom Regierungsrat einen Ergänzungsbericht zum Postulat KR-Nr. 391/2000 zu verlangen.

Das Geschäft ist für heute erledigt.

13. Behördeninitiativen zu den Umfahrungen Eglisau, Dietikon und den Bau des Dettenbergtunnels

Bericht und Antrag des Regierungsrates vom 12. September 2001 und gleich lautender Antrag der KEVU vom 22. Januar 2002,
3893 (Ziffer 7)

Ratspräsident Thomas Dähler: Ein Antrag auf Ungültigkeit der Behördeninitiativen im Sinne von Paragraph 4 des Initiativgesetzes wurde nicht gestellt. Wir kommen zur Beratung über die definitive Unterstützung aller drei Initiativen.

Esther Arnet (SP, Dietikon), Präsidentin der KEVU: Ich spreche ganz schnell und ziemlich kurz, damit wir heute hoffentlich noch zum Rahmenkredit zum Energiegesetz kommen. (*Grosse Heiterkeit im Saal.*) In der Sammelvorlage 3893 werden auch drei Behördeninitiativen zu Umfahrungsstrassen behandelt. Der Kantonsrat hat alle drei Behördeninitiativen vorläufig unterstützt. Der Regierungsrat beantragt, alle drei Behördeninitiativen nicht definitiv zu unterstützen.

In der KEVU wurde beanstandet, dass die Anträge lediglich finanzpolitisch begründet werden. Die Gemeinden, die mit einem ernsthaften Anliegen an den Kanton gelangen, hätten eine inhaltliche Auseinandersetzung verdient. Die Baudirektorin stellte daraufhin der KEVU die Unterlagen, welche zu dieser Entscheidung geführt hatten, zu. Dieselben Unterlagen wurden auch den Gemeinden als Begründung des ablehnenden Antrags zugestellt. Fest steht: Keines der drei geforderten Projekte, weder die Umfahrung Eglisau, noch der Dettenbergtunnel und die Untertunnelung von Pfungen und schon gar nicht die Westumfahrung Dietikon, erfüllen die Kriterien des Regierungsrates, da sie eine schlechte, im Fall von Dietikon sogar eine negative, Kostenwirksamkeit aufweisen. Die KEVU schliesst sich den Anträgen des Regierungsrates an und beantragt Ihnen, alle drei Behördeninitiativen nicht definitiv zu unterstützen.

Willy Germann (CVP, Winterthur): Ich empfehle Ihnen ebenfalls, die Behördeninitiativen nicht zu unterstützen. Es geht hier einmal mehr um die Frage, ob eine Prioritätenordnung – eine Prioritätenordnung der Regierung, vielleicht mit der Zeit auch akzeptiert vom Parlament – oder ob das Ellbögen starker Regionen gelten soll. Gewiss, die Prioritätenordnung der Regierung ist nicht über alle Zweifel erhaben, aber

sicher besser, als ein Verkehrskrieg der Regionen. Und völlig unrealistisch – und das schliesst sich an die Diskussion von vorhin an – und fern aller Machbarkeit ist es, den Stimmbürgern einfach bei allen Projekten zu versprechen, die Forderungen würden umgesetzt. Es fehlt nicht bloss das Geld – es wurde bereits erwähnt, das trifft bereits auf zwei dieser Forderungen zu – es fehlt auch der Raum. Das hat Hartmuth Attenhofer vorhin auch angetönt. Und auch wenn man alles unterirdisch führen würde, die Probleme würden nicht gelöst, bloss verlagert. Ich frage Sie: Warum stehen Sie nicht dazu, dass es eine Zwangsmobilität gibt, die man nicht umlagern oder vermeiden kann? Dazu gehört der Gewerbeverkehr. Den können Sie nicht umlagern. Aber warum stehen Sie nicht dazu, dass vor allem der Freizeitverkehr explodiert und dass man aus Gründen der Finanzen und des Raumes, nicht allen Bedürfnissen nachgeben kann?

Und nochmals: Es ist sicher nicht das erste und auch nicht das letzte Mal, wo ich der Mär von der Bahninfrastruktur gegenüber der Strasseninfrastruktur begegnen muss. Ich empfehle Ihnen – leider wurde das noch nie gemacht – sechs Karten anzuschauen: Wie sah die Strasseninfrastruktur vor 100 Jahren aus, wie vor 50 Jahren und heute? Und wie sah vor 100 Jahren, vor 50 Jahren und heute die Bahninfrastruktur aus? Sie werden erschrecken! Auch wenn Sie den strassengebundenen öffentlichen Verkehr anrechnen, so sehen Sie, wo investiert wurde und wo eben eher zuwenig. Also bitte, hören Sie auf mit der Mär, der Bahnverkehr werde dauernd bevorzugt!

Hans Peter Frei (SVP, Embrach): Ich spreche zur Behördeninitiative Dettenbergtunnel. Erlauben Sie mir zuerst einen Satz aus meinem Votum vom 22. Mai 2000 anlässlich der vorläufigen Unterstützung der Behördeninitiative zu zitieren. «Sie ermöglichen damit, ein Projekt seriös zu prüfen, das im Embrachertal und im unteren Tösstal auf grosse Akzeptanz weiter Kreise der Bevölkerung stösst, unterstützen doch sämtliche Ortsparteien der sechs Gemeinden sowie der Stadtrat von Kloten die Initiative.» Diese seriöse Prüfung war dem Regierungsrat zwei Jahre später – zusammen mit zwei weiteren Behördeninitiativen in der unsäglichen Sammelvorlage 3893 – einen ganzen Satz wert! So, sehr geehrte Frau Baudirektorin, so geht man mit berechtigten Anliegen von Gemeindebehörden nicht um! Die betroffenen Gemeindebehörden wurden allerdings durch das Tiefbauamt mit Schreiben vom 21. November 2001 näher informiert. In diesem Schreiben taucht auch

die längst tot geglaubte Ostumfahrung Embrach–Lufingen wieder auf, die bedeuten würde, dass eine Strasse von einem dicht besiedelten Gebiet in ein anderes dicht besiedeltes Gebiet verlegt würde. Dieses Projekt weiter zu bearbeiten kann ja wohl nicht im Ernst die Meinung des Tiefbauamtes sein.

Dass eine Lösung der Verkehrsprobleme im Embrachertal dringend nötig ist, beweist ein unverfängliches Gutachten der Natur- und Heimatschutz-Kommission des Kantons Zürich, das im Rahmen der Fahrbahnsanierung der Zürcherstrasse im Embrach erstellt wurde. Ich erlaube mir, einige Sätze aus diesem Gutachten zu zitieren: «Die Zürcherstrasse in Embrach ist als Hauptachse des Dorfes nicht nur konstituierendes Element der Siedlungsstruktur, sondern sie zersägt auf Grund der heute sehr hohen Verkehrsfrequenz und dem damit verbundenen enormen Gefährdungspotenzial das Dorf im wörtlichen Sinne in zwei Teile. Dieser Status ist ebenso unbestritten wie bedauerlich. Die entsprechenden Zahlen sind bekannt: Rund 14'000...» – heute sind es bereits 17'000 – «...Fahrzeuge drängen sich jeden Tag durch den Strassenraum, davon in Spitzenzeiten bis 25 Prozent Lastwagen. Hauptgrund für diese höchst unerfreuliche und sich wohl weiter verschlimmernde Entwicklung dürfte der nördlich an das Dorf angrenzende Embraport sein. Auch nachdem bereits mit verschiedenen Ausbauten im Laufe der Zeit versucht worden war, die Situation zu mildern, dürfte sie im Rahmen vergleichbarer örtlicher Verhältnisse noch immer Einmaligkeit beanspruchen. Die Strasse zu überqueren, ohne Schaden zu nehmen, ist nicht nur für Ortsunkundige ein frustrierendes Unternehmen, auch für die Einwohner bedeutet das brutale Diktat des Verkehrs eine massive Einschränkung ihrer Bewegungsfreiheit im eigenen Dorf. Hinzu kommt die erhebliche Belastung des näheren Umfeldes durch Lärm und Abgase. Alles in allem: Eigenes Erleben des Referenten bestätigt die Unhaltbarkeit des heutigen Zustandes auf drastische Weise.» Und zum Schluss schreibt der Präsident Johann Frei: «Die Kommission steht dem leichtfertigen Ruf nach Umfahrungen durchaus kritisch gegenüber. In diesem Fall jedoch betrachtet sie die Auslagerung des nicht ortsgebundenen Verkehrs, beziehungsweise des Lastwagenverkehrs, als langfristig einzig verantwortbaren Weg.»

Diesen Zitaten, wertere Kolleginnen und Kollegen, ist eigentlich nichts mehr beizufügen. Mit der Vorlage 3893 soll nun auch die Behördeninitiative des Gemeinderates Eglisau das gleiche Schicksal erfahren, obwohl diese am 20. Dezember 1999 gar von 107 Mitgliedern dieses Rates vorläufig unterstützt worden ist. Dieses Projekt ist schon seit

vielen Jahren im Gespräch, und niemand bestreitet die Dringlichkeit dieses Vorhabens. Ich bitte Sie darum, zusammen mit der SVP-Fraktion, die Behördeninitiativen definitiv zu unterstützen. Die Bevölkerung im Embrachertal, im unteren Tösstal und in Eglisau wird Ihnen dankbar sein.

Martin Mossdorf (FDP, Bülach): Die Antwort der Regierung zu den Behördeninitiativen Eglisau, Dietikon, Embrach und Pfungen ist ernüchternd ausgefallen. Der Bericht zu den einzelnen Vorstössen ist kurz und klar. Die Regierung lehnt alle in globo ab. Die Begründung ist einfach: Es fehlen zur Erfüllung dieser Aufgabe die finanziellen Mittel.

58 Umfahrungen stehen zur Diskussion. Eine Prioritätenreihung vorzunehmen, ist natürlich verständlich, aber auch eine ganz schwierige Aufgabe. Den richtigen Schluss zu ziehen ist noch schwieriger. Die Gemeinden haben mit ihren Initiativen klar und umfassend aufgezeigt, wo sie der Schuh drückt. Die Gemeinden wurden aber auch laufend getröstet. Zum Beispiel Eglisau: Hier handelt es sich übrigens um einen Kreditantrag von rund 3 Millionen. Seit dem Jahre 1985 durchfahren dieses historische Städtchen täglich 10'000 Fahrzeuge – dies vor allem aus dem Raume Süddeutschland; Tendenz zunehmend. Neu seit einem Jahr: Stau ab Autobahn Bülach-Nord. Hier von Freizeitverkehr zu reden, ist komplett falsch. Embrach: Hans Peter Frei hat es klar aufgezeigt. Hier fahren täglich 17'000 Fahrzeuge durch das Dorf. Seit 17 Jahren wird die Gemeinde auf eine Lösung mit dem Dettenbergtunnel getröstet. Nebenbei: Die Perimeter-Festlegung dieses Tunnels wurde vor acht Jahren abgeschlossen. Heute finden Sie in der Prioritätenliste den Dettenbergtunnel auf den hinteren Rängen. In Pfungen getröstet man die Gemeinde auch bereits schon 17 Jahre. 17 ist offensichtlich eine magische Zahl. Von einer detaillierten Planung oder Realisierung zu sprechen, daran ist auch in Pfungen noch lange nicht zu denken. Aus Gründen der Finanzierung und der Wirkungsziele sind verständlicherweise auch nicht alle Objekte realisierbar und sind deshalb in einem Kriterienkatalog aufgelistet. Dazu kommt, dass man im Falle Eglisau auf die Hilfe vom Bund im Rahmen des Sachplanes Strasse hofft. Die Verbindungsstrasse Eglisau–Bülach, eventuell bis Schaffhausen, sollte ins Nationalstrassennetz aufgenommen werden, was der Netzfunktion dieser Strasse auch entspricht. Ob diese Aussage auch für den Dettenbergtunnel gilt, wird sich noch zeigen.

Was will man aber mit diesen Ortsumfahrungen überhaupt erreichen? Erstens Verbesserung der Lebensqualität, zweitens Verbesserung der Erreichbarkeit, Staureduktion und die Erhöhung der Sicherheit; dies alles nicht zuletzt als Beitrag zur Reduktion der CO²- und Schadstoffausstosse. Bei den so genannten C-Objekten der Prioritätenliste, welchen eine tiefe Priorität eingeräumt wurde, wird eine mittelfristige Realisierung schwierig sein. Die FDP verlangt deshalb, dass man auch Alternativen, die in Zusammenarbeit mit den Gemeinden ausgearbeitet werden sollen, aufzeigt – zum Beispiel flankierende Massnahmen wie Verkehrsumleitungen, Verkehrsbeeinflussung, Zufuhrsteuerung und so weiter, im schlimmsten Fall vielleicht sogar Blockzeiten für den Schwerverkehr, Blockzeiten der Anlieferung der kantonalen Deponien oder des Zollfreilagers. Alles einschneidende Massnahmen, die Sie alle nicht gerne haben! Ich auch nicht! Oder Lösungsansätze zur Verkehrssteuerung, Park-and-Ride-Anlagen oder Gestaltung des Fahrbahnraumes auszubauen und so weiter! Das alles kostet auch Geld. Aber die Bevölkerung des Zürcher Unterlandes hat langsam den Eindruck, dass man sie bei der Gesamtverkehrsstrategie vergessen hat. Lassen Sie, sehr verehrte Frau Baudirektorin, diesen Eindruck nicht aufkommen! Suchen Sie heute die Lösungen, die das Unterland vom Durchgangsverkehr entlasten können! Zeigen Sie uns die Möglichkeiten konkret auf! Nur so werden die Gemeinden es verstehen, dass ihre Initiativen abgelehnt würden. Eine Minderheit der FDP wird den Initiativen definitiv zustimmen, und zwar für alle Initiativen der Behörden.

Peter Stirnemann (SP, Zürich): In Kenntnis des Berichts der Baudirektion «Prioritätenreihung Ortsumfahrung Kanton Zürich» hat die KEVU konsequenter- und richtigerweise beschlossen, die drei Behördeninitiativen Eglisau, Dietikon, Embrach und Rorbas nicht definitiv zu unterstützen. Die SP-Fraktion schliesst sich dem Beschluss der KEVU an und wird sich auch so verhalten. Wir hatten zwar die erste der drei Behördeninitiativen – Eglisau – vorläufig unterstützt. Es ging uns darum, dass die Baudirektion im Sinne eines Demonstrativvorhabens eine Pilotplanung für Umfahrungsstrassen durchführt, um sie uns aufzeigen zu lassen, unter welchen Bedingungen, Voraussetzungen und mit welchen Wirkungszielen Umfahrungsstrassen zu realisieren wären. Wir haben die Kriterien damals in der Debatte um die vorläufige Unterstützung benannt. In dem vorgelegten Kurzbericht zur Prioritätenreihung sind die Kriterien und Ziele genannt, wonach eine Se-

lektion und Dringlichkeitsreihung der Umfahrungsstrassen vorgenommen werden soll. Diese Leitkriterien decken sich erstaunlich gut mit den unsrigen – unter anderem Verbesserung der Lebensqualität innerorts, Lärmreduktion, Erhöhung der Wohnlichkeit, Überwindung der Trennwirkung zwischen Ortsteilen, Redimensionierung der Durchfahrtsstrassen, Erhöhung der Sicherheit, Minimierung des Flächenverbrauchs. Und zu ergänzen wäre noch: keine Kapazitätsvergrößerung.

Der Kurzbericht zur Dringlichkeitsreihung zeigt nun ganz klar: Der Nutzen dieser drei Umfahrungsstrassen, wie sie die Behördeninitiativen hier verlangen, ist schlecht. Die Wirkung ist schlecht! Sie kosten viel und bringen in dem Sinne, wie die Kriterien genannt wurden, fast nichts – in Dietikon überhaupt gar nichts. Ich bin mit Martin Mossdorf einverstanden, dass man weiche Alternativlösungen überprüfen kann, aber dazu braucht es keine teuren Bauvorhaben. Eine Realisierung dieser Umfahrungsstrassen gemäss diesen Behördeninitiativen liegt nun angesichts des enormen Finanzierungsaufwandes natürlich fern. 50 Umfahrungsstrassen kosten 3 Milliarden, 6 Milliarden für die äussere Nordumfahrung, 2 Milliarden für den Seetunnel, insgesamt also 11 Milliarden Franken für das Ganze. Wer bezahlt denn das? Pushen Sie diesen Ochsenfrosch nur noch weiter auf, er wird dann schon irgendwann einmal platzen!

Eine weiter gehende Planung eben dieser Strassen ist konsequenterweise – wie die Baudirektorin gesagt hat und in diesem Bericht dargelegt – nicht vorgesehen, weil nicht finanzierbar und offenbar auch relativ wirkungslos. Angesichts dieser ernüchternden Tatsache sind die Behördeninitiativen nicht definitiv zu unterstützen. Die SP-Fraktion kann sich also auf Grund dieser Tatsachen des Berichts von der damaligen vorläufigen Unterstützung für Eglisau zurückziehen und wird nun die definitive Unterstützung ablehnen.

Die Initiativgemeinden sind von der Baudirektion sorgfältig über den Bericht informiert worden. Es wurde dargelegt, warum man diese Initiativen jetzt nicht definitiv unterstützen kann. Das war auch ein Begehren aus der KEVU. Dem wurde nachgekommen. Und deshalb können wir nun getrost diese drei Behördeninitiativen nicht definitiv unterstützen. Ich bitte Sie, das auch zu tun.

Ratspräsident Thomas Dähler: Peter Stirnemann, Sie müssen mir dann noch irgendwann einmal erklären, was ein «Ochsenfrosch» ist. Ich habe das nicht begriffen.

Toni W. Püntener (Grüne, Zürich): Die Grünen haben im Gegensatz zur SP die drei Behördeninitiativen nicht vorläufig unterstützt. Konsequenterweise werden wir sie auch nicht definitiv unterstützen. Die kantonale Prioritätenreihung hat bekanntlich eine grosse Zahl von Umfahrungsstrassen nach einheitlichen Kriterien beurteilt. Beachtenswert dabei ist, dass die meisten der untersuchten Projekte eine schlechte oder gar eine negative Kostenwirksamkeit aufweisen – und dies, obwohl die gewählten Kriterien den Strassenbau tendenziell begünstigen. Eine Gesamtbeurteilung der Projekte ist noch nicht erfolgt, insbesondere wurden nicht-strassenbauliche Alternativen nicht untersucht. Es ist daher davon auszugehen, dass eine Gesamtsicht zu noch einschränkenderen Beurteilungen der Projekte führen wird. Ich wiederhole: Die meisten der untersuchten Projekte weisen eine schlechte oder gar negative Kostenwirksamkeit auf. Martin Mossdorf hat vorhin so schöne Attribute erwähnt, die die Strassen erbringen sollten. Nur muss ich sagen: Er will das mit Symptombekämpfung machen. Er will Strassenfolgen mit Strassenbau bekämpfen. Mit Strassenbau lassen sich Verkehrsprobleme nicht lösen. Mit Strassenbau werden Mensch und Umwelt in der Summe wesentlich stärker belastet. Das gilt auch für Umfahrungsstrassen! Willy Germann hat das mit seinen Kartenvergleichen illustriert.

Ich habe kürzlich auf der Internet-Seite des TCS ein Spielzeug gefunden: Jahreskostenberechnung für ein Auto. Ich habe darauf einmal mehr festgestellt, dass ich als konsequenter ÖV-Benutzer wesentlich günstiger fahre, als wenn ich ein Auto hätte – und dies, obwohl die Kostenwahrheit im Verkehrsbereich noch längst nicht verwirklicht ist. Auch volkswirtschaftlich wäre die Situation klar. Priorität muss der öffentliche Verkehr erhalten. Der Strassenverkehr ist zu reduzieren. Und Strassen hat es auch dann noch immer genug. Die Kartenbeispiele von Willy Germann zeigen es. Mit dem Ruf nach zusätzlichen Strassen, mit dem Bau von zusätzlichen Strassen lassen sich Verkehrsprobleme nicht lösen. Es werden im Gegenteil falsche Hoffnungen geweckt. Darum: Keine definitive Unterstützung der Behördeninitiativen!

Kurt Schreiber (EVP, Wädenswil): Der Kanton Zürich zählt bekanntlich 171 Gemeinden, und ich kann mir vorstellen, dass neben diesen Gemeinden noch ebenso viele andere Gemeinden ebenfalls berechtigterweise ihren Anspruch auf eine Verbesserung ihrer Verkehrssituation anmelden, sei es beispielsweise eben durch eine Umfahrungsstrasse oder durch eine Untertunnelung. Auch die EVP-Fraktion hat seinerzeit diese Behördeninitiativen mehrheitlich unterstützt. Wir haben auch damit gerechnet, dass da eine Antwort käme, welche aussagekräftig sei. Und die erste Reaktion auf diese Aussagen, Frau Baudirektorin, muss ich leider sagen, da war nicht sehr viel dabei. Und es war schon ein bisschen eine Enttäuschung dabei. Nun ist eine Reihung aus der Baudirektion heraus gekommen und damals, als diese Behördeninitiativen eingereicht worden waren, war diese Reihung gar noch nicht bekannt. Wir können uns also heute auf Spezialisten abstützen, und glauben Sie mir, das sind keine Strassenbaufeinde auf der Baudirektion. Das sind Leute, welche diese Angelegenheit analysieren, und zwar auf objektive Art und Weise. Und da muss ich heute einfach sagen, weder Eglisau noch Dietikon noch Embrach – es tut mir leid, das sagen zu müssen – sind an vorderster Position. Jetzt werden mir die Vertreterinnen und Vertreter aus diesen Gemeinde selbstverständlich antworten und sagen, das sei eben nicht so, man habe diese und jene und andere Gründe und dies und jenes sei nicht richtig beleuchtet worden. Und vor lauter Experten, die gegenseitig das Gegenteil behaupten, wissen wir den Weg nicht weiter. Deshalb meine ich, wir müssen uns trotzdem auf unsere Baudirektion abstützen können. Sie sind unsere Gesprächspartner. Wir können selbstverständlich auch kritisch hinterfragen, aber so, wie diese Reihung vorgelegt worden ist, hat sie mich doch überzeugt. Ich will auch nicht a priori sagen, der Bau neuer Strassen sei einfach schädlich. Dort, wo es Strassen braucht, sollen sie auch gebaut werden. Sie können tatsächlich auch zu einer Verminderung der Umweltbelastung beitragen. Die EVP-Fraktion wird zu diesen Behördeninitiativen trotzdem Nein sagen.

Rosmarie Frehsner-Aebersold (SVP, Dietikon): Last but not least möchte ich noch zur Südwestumfahrung von Dietikon sprechen. Das ist die Behördeninitiative aus dem Jahr 1999 mit der Nummer 426. Vor 30 Jahren haben die Kantonsplaner in weiser Vorahnung diese Südwestumfahrung Dietikons geplant, Arrondierungen vorgenommen und in den Richtplan aufgenommen. Die damals erwartete Verkehrssituation ist in Dietikon nun vor Jahren eingetroffen. Die im Dezember

1999 eingereichte Behördeninitiative des Stadtrates Dietikon weist auf diese Situation, aber auch auf deren Lösung hin. Der Individualverkehr, aber – das muss ich nun leider hier in diesem Saal auch einmal sagen – auch der öffentliche Verkehr – und zwar der öffentliche Verkehr auf Schienen und der motorisierte öffentliche Verkehr – haben in Dietikon massiv zugenommen. Der ganze Durchgangsverkehr von der Autobahn Richtung Mutschellen und ins Freiamt ergiesst sich ins Zentrum der Stadt Dietikon, das nun einmal nicht darauf angelegt ist, diesen zu absorbieren. Zum Beispiel öffentlicher Verkehr: Mitten durchs Zentrum von Dietikon führt die Trasse der Bremgarten-Dietikon-Bahn. Früher, vor 30 Jahren, fuhr diese Bahn stündlich. Heute fährt diese Bahn zu Stosszeiten im Viertelstundentakt. Das heisst also, dass das ganze Zentrum für den motorisierten Verkehr – ob nun Individual- oder öffentlicher Verkehr – acht Mal in der Stunde total blockiert wird.

Die Baudirektion will nun diese Behördeninitiative ad acta legen. Eine Alternative ist nicht in Sicht, und die Baulinie bleibt im Richtplan. Das heisst also: Alles bleibt so, wie es ist in Dietikon. Seit nunmehr zwölf Jahren gibt es den Bezirk Dietikon, und die Stadt Dietikon wurde zur Bezirkshauptstadt ausgerufen. Dieser Tatsache trägt der sehr schmale Bericht des Regierungsrates in keinsten Weise Rechnung – auch nicht den voraussehbaren Verkehrsströmen nach der Eröffnung des Baregg隧nells bei Baden. Nicht zuletzt durch diese Behördeninitiative ist aber der angrenzende Kanton Aargau endlich aktiv geworden und für eine Zusammenarbeit zu gewinnen. Auch im Kanton Aargau ist man nun auf dieses regionale Verkehrsproblem aufmerksam geworden, denn es geht hier ja auch darum, mit den Aargauern zusammen eine gemeinsame Lösung zu finden. Wenn wir nun diese Behördeninitiative ad acta legen, so geben wir ein sehr gutes Instrument aus der Hand, mit den Aargauern zu verhandeln.

Damit die jüngste Bezirkshauptstadt des Kantons Zürich zumindest dieses eine Problem lösen kann, bitte ich Sie, diese Behördeninitiative definitiv zu überweisen.

Ruedi Lais (SP, Wallisellen): Nach diesen vielen Wunschzettel-Voten von der anderen Seite – und ich kann Ihnen schon jetzt sagen, diese Wunschzettel werden auf den Fenstersimsen verdorren und runterfallen – wird sich in vielen Gemeinden Enttäuschung breit machen, denn es wurde nicht klar und ehrlich zugegeben, dass mit der Forderung,

wie sie in diesen Initiativen versteckt oder enthalten ist, die Lösung eben nicht gefunden werden kann. Es braucht Alternativen, die eben kurzfristig oder kürzerfristig wirken. Und an die Adresse meines Kollegen Hans Peter Frei aus Embrach möchte ich doch sagen: Ich verstehe die Probleme der Gemeinde Embrach. Ich verstehe die Gemeinde Eglisau und andere Gemeinden. Es gibt auch eine Gemeinde in unserem Bezirk, wo die Achse durch das Dorf von über 20'000 Autos belastet ist. Das ist die Gemeinde Bassersdorf. Und diese Gemeinde hat ja allen Grund zu hoffen, dass das Christkind bald vorbeikommt und eine Umfahrung bringt, denn die Strasse K 10 ist ja in einer hohen Priorität im HLS-Konzept drin. Die Gemeinde hat aber gemerkt, dass auch das sehr lange geht, und wir können doch nicht einfach warten, bis das Christkind kommt. Sie hat ein Verkehrskonzept erarbeitet – brandneu – und ich empfehle dem Kollegen Hans Peter Frei aus Embrach einmal die Lektüre dieses Konzeptes. Die Gemeinde weiss, dass sie gegen den Durchgangsverkehr in den nächsten Jahren nicht viel machen kann. Sie hat aber in einem demokratischen Prozess 170 einzelne Massnahmen erarbeitet, die die Verkehrssituation in den Gebieten, wo sie etwas machen kann, verbessert und die das Dorfzentrum schöner gestalten können, die in den Quartieren für eine Verbesserung sorgen. Und das ist doch etwas, was jede Gemeinde machen kann. Die Politik der Baudirektion gegenüber solchen Initiativen, die auch Kantonsstrassen betreffen, hat sich ja erfreulich entwickelt und liberalisiert. Ich möchte hier auch den Dank dieser Gemeinde weitertragen. Man kann heute mit der Baudirektion in solchen Fragen sprechen. Natürlich ist die Finanzierung Sache der Gemeinde. Aber sorgen Sie in Ihren Gemeinden dafür, dass nicht weiterhin auf unrealistische Christkinder gewartet wird! Sorgen Sie dafür, dass die Alternativen, die es braucht, um die Dorfzentren attraktiver zu gestalten, lokal wahrgenommen werden und dass lokal gehandelt wird, dort wo man lokal handeln kann. Der Prozess, der zu solchen Lösungen führt, ist eben auch ausserhalb des Verkehrsproblems sehr produktiv. Viele Leute an der Basis befassen sich mit der Lebensqualität, und zu Gunsten der Exekutiven kommen noch weitere Ideen in diesen Prozess hinein, die vielleicht mit dem Verkehrsproblem gar nichts zu tun haben. Es braucht also Alternativen – da sind wir uns alle einig – aber es gibt auch solche Alternativen. Ich bitte Sie, diese Initiativen abzulehnen.

Adrian Bergmann (SVP, Meilen): Um der Transparenz willen muss ich trotzdem noch kurz das Wort ergreifen. Wir haben in der Kommis-

sion auf einen Minderheitsantrag verzichtet, weshalb die Mehrheitsverhältnisse hier nicht offen gelegt worden sind. Mit 10 : 5 sind wir in der Kommission unterlegen, und wir halten entsprechend an unserem Antrag fest, weil wir die Behördeninitiativen mit Respekt behandelt haben wollen.

Regierungsrätin Dorothee Fierz: Wir haben im Kanton Zürich über 50 Gemeinden mit einem Richtplaneintrag für eine Ortsumfahrung. Das sind über 50 Gemeinden, die ein reelles Lärmproblem oder auch mitten in ihrem Wohngebiet ein Verkehrsproblem haben, das sie nun auf irgendeine Art und Weise lösen sollten. Wir haben mit diesem Richtplaneintrag auch eine Erwartung geweckt, die der Kanton eben nicht einhalten kann – eine Erwartung, dass man diesen Richtplaneintrag auch in absehbarer Zeit in ein Projekt umsetzen würde. Es ist für mich keine Art der Kommunikation mit diesen Gemeinden, indem ich sie immer auf den Sankt-Nimmerleins-Tag vertröste und sage: Irgendwann wird die Stunde zu ihren Gunsten schlagen und wir können umsetzen. Das ist der Grund, weshalb wir diese Prioritätenliste erarbeitet haben. Wir wollten für die Gemeinden ein verlässlicher, zuverlässiger Partner sein, damit sie einschätzen können, ob sie in absehbarer Zeit eine reelle Chance haben, ihr Verkehrsproblem zu lösen oder nicht. Diese Bewertung, dieser Gesamtnutzwert, ist das Instrument, ist die Antwort auf diese Analyse. Und dieses Dokument soll den Gemeinden zeigen, ob sie mit einer Ortsumfahrung rechnen können oder ob wir gemeinsam andere, sanftere Lösungen erarbeiten müssen. Alle Gemeinden, die jetzt eine Behördeninitiative eingereicht haben – und über deren Nicht-Unterstützung wir heute entscheiden – stehen in engem Kontakt mit der Baudirektion, und das Tiefbauamt unterstützt sie bei der Erarbeitung alternativer Lösungen. Was Martin Mossdorf in seinem Votum gesagt hat, ist für uns eine Selbstverständlichkeit. Wir lassen diese Gemeinden nicht hängen! Ich kenne die Not von Eglisau. Sie ist mir bewusst. Nur fehlt mir das Geld, überall eine Ortsumfahrung zu bauen. Ich denke, es ist richtig: Die regierungsrätliche Antwort war sehr kurz und spröde. Aber lieber eine kurze, klare Antwort – und dahinter eine Planungsstudie, die zuverlässig ist und Antwort gibt, wer was zu welchem Zeitpunkt erwarten kann. Ich bitte Sie dringend, hier dem regierungsrätlichen Antrag Folge zu leisten und auch die Mehrheit der KEVU zu unterstützen. Wir brauchen das Geld für andere Massnahmen, die wirkungsvoller sind als Planstudien, die dann nie zur Umsetzung kommen.

Ratspräsident Thomas Dähler: Wir kommen nur zu den drei Abstimmungen. Wir stimmen zuerst über die definitive Unterstützung der Behördeninitiative des Gemeinderates von Eglisau betreffend Umfahrung von Eglisau ab.

Abstimmung über die Behördeninitiative des Gemeinderates Eglisau

Der Kantonsrat beschliesst bei 59 : 59 Stimmen mit Stichentscheid des Ratspräsidenten, die Behördeninitiative nicht definitiv zu unterstützen; sie gilt somit als abgelehnt.

Ratspräsident Thomas Dähler: Wir stimmen nun über die definitive Unterstützung der Behördeninitiative der Stadt Dietikon betreffend der Westumfahrung von Dietikon ab.

Abstimmung über die Behördeninitiative der Stadt Dietikon

Der Kantonsrat beschliesst mit 61 : 57 Stimmen, die Behördeninitiative nicht definitiv zu unterstützen; sie gilt somit als abgelehnt.

Ratspräsident Thomas Dähler: Wir stimmen nun noch über die definitive Unterstützung der Behördeninitiative der Gemeinden Embrach, Freienstein-Teufen, Lufingen, Oberembrach, Pfungen und Rorbas betreffend Realisierung des Dettenbergtunnels und der Untertunnelung von Pfungen ab.

Abstimmung über die Behördeninitiative zum Bau des Dettenbergtunnels:

Der Kantonsrat beschliesst mit 64 : 56 Stimmen, die Behördeninitiative nicht definitiv zu unterstützen; sie gilt somit als abgelehnt.

Ratspräsident Thomas Dähler: Damit ist die – gelinde gesagt – etwas unübersichtliche Vorlage 3893 in allen Teilen abgearbeitet. Wir haben gegenüber der Staatskanzlei bereits vor geraumer Zeit den Wunsch geäußert, künftig auf solche Sammelwerke zu verzichten, weil sie der

Miliztauglichkeit des Parlamentes nicht vollständig entsprechen. (*Applaus von allen Seiten.*)

Das Geschäft ist erledigt.

Ordnungsantrag

Michel Baumgartner (FDP, Rafz): Ich stelle den Antrag,

die Ratssitzung jetzt abubrechen.

Die Begeisterung wie auch die Präsenz hält sich in Grenzen. Ich bitte Sie, meinen Antrag zu unterstützen.

Ratspräsident Thomas Dähler: Wird das Wort zu diesem Antrag gewünscht? Das ist nicht der Fall. Wir stimmen ab.

Abstimmung

Der Kantonsrat stimmt dem Ordnungsantrag mit offensichtlicher Mehrheit zu.

Ratspräsident Thomas Dähler: Bevor ich die Sitzung abbreche, bitte ich Sie, noch einen kurzen Moment auszuharren.

Verschiedenes

Rücktritt eines Ratsmitglieds

Ratssekretär Hans Peter Frei: Rücktrittsschreiben von Adrian Bucher (SP, Schleinikon):

«Ich gebe Ihnen hiermit meinen Rücktritt aus dem Kantonsrat per 24. Juni 2002 bekannt. Vor kurzem wurden mir an meiner Arbeitsstelle neue Funktionen angeboten, die ich gerne angenommen habe. Art und

Umfang der zusätzlichen Aufgaben verlangen nach einer Prioritäten-
setzung, die ich mit diesem Rücktritt jetzt vollziehe.

Der Rückzug vom Kantonsrat entlastet meinen Alltag von Sitzungen,
Vorlagen, Entscheidungen, Diskussionen, von politischen Siegen und
Niederlagen. Er bedeutet aber auch Abschied von immer wieder
spannenden Einblicken in das Ringen des Standes Zürich um die bes-
ten Bedingungen für die Bevölkerung, die Umwelt und die Wirt-
schaft. Und er bedeutet Abschied von lieb gewonnenen Kolleginnen
und Kollegen. Für die gute Aufnahme und die vielen Einblicke be-
danke ich mich.»

Ratspräsident Thomas Dähler: Adrian Bucher gehörte unserem Rat
seit den Gesamterneuerungswahlen von 1995 an. Er hat seinerzeit je-
nes zweite Mandat eingenommen, das seine sozialdemokratische Par-
tei im Bezirk Dielsdorf neu hinzugewonnen hatte. Der ausgebildete
Volkswirtschaftler wirkte seither in zahlreichen bedeutenden Kommis-
sionen. Stellvertretend dafür erwähne ich die Gesamtrevision des
Steuergesetzes sowie die Änderung der Gesetze über die Zürcher
Kantonalbank und über den Finanzausgleich. Mit einem sehr grossen
Engagement betätigte sich Adrian Bucher insbesondere auch in der
Finanzkommission, welcher er seit seinem Eintritt in den Rat ange-
hörte. Zu den persönlichen politischen Schwerpunkten des Wehnta-
lers zählten neben den Staatsfinanzen auch der öffentliche Verkehr
sowie Bildungsanliegen. Ich danke Adrian Bucher ganz herzlich für
seine dem Staat Zürich bisher in diesem Hause geleisteten wertvollen
Dienste. Er wird sich als neuer Bereichsleiter «Politik, Finanzen und
Personal» des kantonalen Statistischen Amtes nicht nur weiterhin dem
Gemeinwohl verpflichtet fühlen, sondern auch eng mit unserem Ge-
schäft verbunden bleiben. Auch für seinen weiteren persönlichen Le-
bensweg wünschen wir ihm herzlich alles Gute. *(Lang anhaltender
Applaus.)*

Neu eingereichte parlamentarische Vorstösse

- **Errichtung eines neuen Rathauses als Zentrum der Demokratie**
Motion *Liliane Waldner (SP, Zürich)*
- **Grundlagen zu den Betriebskonzeptvarianten des Flughafens**
Postulat *Richard Hirt (CVP, Fällanden)*

- **Härtefallkommission**
Anfrage Susanne Rihs-Lanz (Grüne, Glattfelden)
- **Zusammensetzung, Auftrag und Transparenz des so genannten runden Tisches**
Anfrage Richard Hirt (CVP, Fällanden)
- **Kinderhandel**
Anfrage Peider Filli (AL, Zürich)
- **An- und Abflugregime für den Flughafen Zürich-Kloten: Kompetenzordnung und Koordination der Richt- und Nutzungsplanung im Rahmen der Erarbeitung von SIL-Objektblatt und Betriebsreglement**
Anfrage Beat Walti (FDP, Erlenbach)

Schluss der Sitzung: 17.30 Uhr

Zürich, den 28. Juni 2002

Der Protokollführer:
Renato Caccia

Vom Ausschuss Ratsprotokolle der Geschäftsleitung genehmigt am 19. August 2002