


25. Sitzung, Montag, 20. November 1995, 8.15 Uhr

Vorsitz: Markus Kägi (SVP, Niederglatt)

Verhandlungsgegenstände

1. Mitteilungen *Seite 1674*
2. Energieplanungsbericht 1994 (Bericht des Regierungsrates vom 14. Dezember 1994 und Kenntnisnahme der Kommission vom 5. Oktober 1995) *Seite 1675*
3. Beschluss des Kantonsrates über die Bewilligung eines Kredits für die Erstellung des regionalen Radwegs S43/41 an der Bernstrasse S2, Teilstück Herweg bis Kantonsgrenze, in Dietikon und Urdorf (Antrag des Regierungsrates vom 9. August 1995 und gleichlautender Antrag der Kommission vom 20. Oktober 1995) 3459 *Seite 1700*
4. Motion Gustav Kessler, Dürnten, vom 3. Juli 1995 betreffend Entsorgung von Abfällen aus Betrieben in zugewiesene Verbrennungsanstalten der Region (schriftlich begründet) KR-Nr. 163/1995, RRB-Nr. 2729/13.9.1995 *Seite 1703*
5. Interpellation Helen Kunz, Opfikon, vom 3. Juli 1995 betreffend Submissionsverfahren auf dem Flughafen Zürich (schriftlich begründet) KR-Nr. 166/1995, RRB-Nr. 2585/23.8.1995 *Seite 1713*
6. Postulat Ernst Stocker, Wädenswil, vom 21. August 1995 betreffend beschleunigtes Bauen bei Baustellen auf Autobahnen und stark befahrenen Strassen (schriftlich begründet) KR-Nr. 183/1995, RRB-Nr. 3121/18.10.1995 (Stellungnahme) *Seite 1722*
- 6a. Interpellation Markus Werner, Dällikon, und Hans-Peter Portmann, Zürich, betreffend Neubeurteilung der finanzpolitischen Rahmenbedingungen im Kanton Zürich und daraus abzuleitende Massnahmen im Hinblick auf den Staatsvoranschlag 1996, *Antrag auf Dringlicherklärung* *Seite 1731*

Geschäftsordnung

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

1. Mitteilungen

Zuweisung von Vorlagen

Vorlage 3475, Bericht des Regierungsrates an den Kantonsrat über das Bauprogramm der Staatsstrassen für die Jahre 1996-1998

Zuweisung an die Finanzkommission und an die Raumplanungskommission.

Mehraufwendungen beim Bau des Flughafengefängnisses I, Kloten, Bericht des Regierungsrates vom 8. November 1995

Zuweisung an die Finanzkommission.

Protokollauflage

Im Sekretariat des Rathauses liegen die Protokolle der 21., 22. und 23. Sitzung vom 30. Oktober und 6. November 1995 zur Einsichtnahme auf.

Parlamentarische Vorstösse

Motion Dr. Ueli M ä g l i , (SP, Zürich), Dr. Ruth G u r n y C a s s e e (SP, Maur), Regula Z i e g l e r - L e u z i n g e r (SP, Winterthur), Prof. Dr. Richard H i r t (CVP, Fällanden), Ruth G e n n e r (Grüne, Zürich), und Esther Z u m b r u n n (DaP/LdU, Winterthur) betreffend Vorlage für ein kantonales Fachhochschulgesetz

Postulat Ernst B r u n n e r (SVP, Illnau-Effretikon) und Vilmar K r ä h e n b ü h l (SVP, Zürich) betreffend bauliche Massnahmen zur Einführung der Zonensignalisation (Tempo 30)

Postulat Dr. Balz H ö s l y (FDP, Zürich), Dr. Andreas H o n e g g e r (FDP, Zürich) und Dr. Lukas B r i n e r (FDP, Uster) betreffend ausstehende Zahlungen des Bundes an den Kanton Zürich

Postulat Daniel V i s c h e r (Grüne, Zürich) betreffend Vollzug Ausschaffungshaft

Interpellation Vreni Püntener - Bugmann (Grüne, Wallisellen) und Mitunterzeichnende betreffend Aufhebung von Fussgängerstreifen und Bewilligungspraxis für neue Fussgängerstreifen

Interpellation Markus Werner (CVP, Dällikon) und Hans-Peter Portmann (CVP, Zürich) betreffend Neubeurteilung der finanzpolitischen Rahmenbedingungen im Kanton Zürich und daraus abzuleitende Massnahmen im Hinblick auf den Staatsvoranschlag 1996, *Antrag auf Dringlicherklärung*

Anfrage Nancy Bolleter (EVP, Seuzach) betreffend Verkehrssicherheit Tösstalstrasse, Abschnitt Rikon-Kollbrunn

Anfrage Bruno Dobler (FPS, Lufingen) betreffend Ausrichtung von Zulagen gemäss § 20 Vb/BVO bei Arbeitsverhinderung

Anfrage Dorothee Jaun (SP, Fällanden) betreffend Anpassung von Einkommensgrenzen in verschiedenen kantonalen Erlassen an die Revision des Steuergesetzes

2. Energieplanungsbericht 1994 (Bericht des Regierungsrates vom 14. Dezember 1994 und Kenntnisnahme der Kommission vom 5. Oktober 1995)

Hans Rutschmann (SVP, Rafz), Präsident der Kommission zur Beratung des Energieplanungsberichts 1994: Aufgrund von § 4 des Energiegesetzes und § 2 der Energieverordnung hat der Regierungsrat dem Kantonsrat alle vier Jahre einen Energieplanungsbericht vorzulegen. Der erste Bericht erschien im Jahre 1990. Der Kantonsrat hat sich somit heute zum zweiten Mal zu einem Energieplanungsbericht zu äussern.

Der Bericht enthält Grundlagen der gegenwärtigen und künftigen Energieversorgung und Energienutzung. Im Rahmen des Energieplanungsberichts hat der Regierungsrat jedoch auch über die langfristigen Ziele im Energiebereich Bericht zu erstatten.

Der Bericht umfasst neun Kapitel und gibt unter anderem Auskunft über die heutige Situation im Energiebereich, über die energiepolitischen Ziele, die Energieversorgung, die Energienutzung sowie über die Energieplanung. Der Bericht enthält eine Reihe interessanter Grunddaten über die vorhandenen Ressourcen, den Energieverbrauch und die Umweltbelastung durch die verschiedenen Energieträger.

Wie in den letzten Jahrzehnten ist der Kanton Zürich auch heute ausreichend mit Energie versorgt. Dies, obwohl der Gesamtenergieverbrauch in den letzten 40 - 50 Jahren sehr stark zugenommen hat. Heute werden in unserem Kanton zu 34% Heizöl, 32% Benzin und Diesel, 20% Strom, 11% Erdgas sowie 3% Abwärme und erneuerbare Energien genutzt. Unsere Energie basiert demnach zu etwa zwei Dritteln auf Erdölprodukten. Die Versorgung scheint hier auch in Zukunft gewährleistet. Allerdings besteht eine grosse Abhängigkeit von Erdöllieferungen aus dem Ausland. Langfristig kann deshalb die Versorgungslage nur relativ als stabil bezeichnet werden. Beim Strom sind zur Zeit gesamteuropäisch beträchtliche Überkapazitäten vorhanden.

Handlungsbedarf besteht weniger im Bereich der ausreichenden Versorgung als bezüglich der Umweltverträglichkeit und der Nutzung einheimischer Energien. Sorgen bereitet uns bekanntlich die Erreichung der erforderlichen Umweltschutzziele.

Durch den Verbrauch fossiler Energien werden in unserem Kanton pro Jahr rund 7 Mio. Tonnen CO₂, oder rund 7 Tonnen pro Kopf der Bevölkerung, ausgestossen. Im Gegensatz zu Luftschadstoffen wie Stickoxid oder Schwefeldioxid kann der CO₂-Ausstoss nicht mit technischen Massnahmen verhindert werden. Hier können wir die energiepolitischen Ziele nur durch eine Verbrauchsreduktion bei den fossilen Energien erreichen. Wir müssen mit den fossilen Energien also haushälterisch umgehen, mögliche Einsparungen nutzen und sie wo immer möglich durch Abwärme oder erneuerbare Energien ersetzen.

Der Bericht enthält zudem Angaben über die Rechtsgrundlagen auf Stufe Bund und Kanton. Im Kanton Zürich sind das Energiegesetz, die Energieverordnung und die Besondere Bauverordnung I massgebend.

Ein wichtiges Kapitel sind die energiepolitischen Ziele. Sie sollen Perspektiven aufzeigen, wie wir mit der Energie in Zukunft umgehen wollen. Im Energieplanungsbericht finden wir unter Punkt 4.1 den Begriff «Vision 2050». In diesem Kapitel werden Strategien und Massnahmen aufgelistet, wie der CO₂-Ausstoss von 7 Tonnen auf eine Tonne pro Person und Jahr reduziert werden könnte. Diese starke Reduktion wird als notwendig erachtet, damit bei einer gewissen Steigerung des CO₂-Ausstosses der Entwicklungsländer die negativen Folgen des Treibhauseffekts aus heutiger Sicht limitiert werden können.

Der Bericht enthält auch Angaben zum Aktionsprogramm «Energie 2000» des Bundes. Hier sollen neben weiteren Zielsetzungen der Gesamtverbrauch fossiler Energien und die CO₂-Emissionen im Jahre 2000 auf das Niveau von 1990 stabilisiert und anschliessend vermindert werden. Mit der am 25. Juni dieses Jahres vom Volk beschlossenen Änderung des Energiegesetzes leistet der Kanton Zürich einen wesentlichen Beitrag an die Ziele des Programms «Energie 2000».

Aus dem Stichwort Energieversorgung resultiert die Forderung, vermehrt Abwässer aus Kehrrechtverbrennungs- und Abwasserreinigungsanlagen zu nutzen. Ebenso soll die Holzenergie sowie die Wärmenutzung durch Wärmepumpen verstärkt gefördert werden. Die vermehrte Nutzung der Holzenergie ist neben Energie- und Umweltschutzgründen auch aus waldwirtschaftlicher Sicht wertvoll. Beispiele, wie mit Holz-schnitzelheizungen ganze Quartiere beheizt werden können, gibt es mittlerweile einige.

Handlungsbedarf besteht laut Energieplanungsbericht auch bei der Energienutzung. Hier wird auf das vorhandene Sparpotential in den Bereichen Gebäudehüllen, Haustechnik, Grossverbraucher und Verkehr hingewiesen. Hier möchte der Kanton Zürich eine Vorbildfunktion übernehmen, indem versucht wird, in kantonalen Liegenschaften mit verschiedenen Massnahmen konkret Energie zu sparen.

Das Kapitel 9 des Energieplanungsberichts ist der Energieplanung gewidmet. Die raumrelevanten Teile der kantonalen Energieplanung wurden mit der kantonalen Richtplanung festgesetzt. Diese Planung wird auf Stufe Region weiterentwickelt. Kürzlich konnte die regionale Energieplanung Unterland/Furttal als Pilotprojekt abgeschlossen werden. In diesem Bereich besteht auch Handlungsbedarf auf Stufe Gemeinde. Allerdings ist eine kommunale Energieplanung nicht in allen Gemeinden sinnvoll, sondern nur, wenn nutzbare Abwärmequellen vorhanden oder leitungsgebundene Energieträger erwünscht sind.

Unsere Kommission hat den Bericht an zwei Sitzungen beraten. Positiv gewertet wurde die umfassende Zusammenstellung vieler Grunddaten sowie der Versuch, Perspektiven für künftige energiepolitische Massnahmen aufzuzeigen. Der Energieplanungsbericht darf als eine eigentliche Fleissarbeit bezeichnet werden. Dafür gebührt den Verfassern grosser Dank.

Die Zielsetzungen von «Energie 2000» sowie die über die Jahrtausendwende hinausgehenden Zielsetzungen waren in der Kommission weitgehend unbestritten. Tatsächlich könnte mit diversen zusätzlichen Massnahmen noch viel Energie gespart werden. Diesbezüglich lieferte der Bericht einige positive Denkanstösse.

Die Realisierung dieser Ziele dürfte bei der konkreten Umsetzung jedoch noch einiges an Konfliktpotential beherbergen. Viele der vorgeschlagenen Massnahmen sind nicht zum Nulltarif erhältlich. Die Frage, ob wir uns das leisten können oder wollen, wird noch öfters gestellt werden. Diesbezüglich wurden in der Kommission etwelche Bedenken angemeldet. Zu berücksichtigen ist ebenfalls, dass einige Massnahmen nur gesamtschweizerisch umgesetzt werden können.

Der Energieplanungsbericht schreibt keine konkreten Massnahmen vor. Wir können und müssen den Bericht auch nicht genehmigen und müssen nicht darüber abstimmen. Er stellt lediglich eine Auslegeordnung im Bereich Energie dar.

Ich bitte Sie, den Energieplanungsbericht 1994 in diesem Sinne zur Kenntnis zu nehmen.

Liliane Waldner (SP, Zürich): Das faszinierende Herzstück des Energieplanungsberichts 1994 des Regierungsrates ist die energiepolitische Vision 2050. Es ist im Grunde genommen nicht alltäglich, dass die Regierung längerfristige Visionen entwirft, und ich möchte ihr zu diesem mutigen Schritt gratulieren. Es gilt, die Arbeit des Baudirektors und seines Teams, die in den Energieplanungsbericht 1994 eingeflossen ist, zu würdigen.

Zu den Stärken des Berichts: Der Bericht zeigt auf, dass wir weniger Energie als heute verbrauchen und die Luft sieben Mal weniger mit CO₂ belasten könnten als heute. Trotzdem könnten wir unseren Lebensstandard aufrechterhalten. Dies ist die wichtige Kernaussage des Berichts.

Die einseitige Abhängigkeit von Erdölprodukten in den Bereichen Heizung, Warmwasser und Verkehr wird durch die Nutzung vielfältiger Ressourcen abgelöst. Beispiel: Aus kompostierten Küchenabfällen können Treibstoff gewonnen, Strom erzeugt und Bauten geheizt werden. Auch Abwässer, Flüsse, Seen, das Erdreich könnten als Wärme-

spender genutzt werden. Die Umstellung würde natürlich enorme Investitionen bedingen, was aber im Inland Arbeitsplätze schaffen würde. Zu den Schwächen des Berichts: Der Bericht ist eine enorme Fleissleistung, aber im Grunde genommen fehlt mir der rote Faden, der zum Ziele führt. Die Energiegesetzrevision ist ein erster Schritt, den wir unternommen haben, aber es bleibt offen, wie es weitergeht. Es braucht auf diese erste Vision weitere Schritte, weitere Etappen.

Im Bereich Verkehr übt die Regierung Zurückhaltung. Hier fasst sie ihren Handlungsspielraum meines Erachtens zu eng auf. Ich führe den Verkehr hier nochmals ganz deutlich an, weil dort der Regierungsrat in seinem Massnahmenpaket im Beitrag des Kantons zu Energie 2000 immerhin ein verkehrsgünstiges Kosten/Nutzenverhältnis aufzeigt, vor allem bei den Tempolimiten, aber auch bei der Idee einer Lenkungsabgabe bei Beschäftigtenparkplätzen. Ich führe das auf, weil Sie, Herr Regierungsrat Hofmann, dies bereits ausgeführt haben. Es fliesst aber nichts in den Bericht ein, es wird nicht weitergeführt, was Sie einmal als Idee entwickelt haben. Es scheint mir wichtig, dass hier eine Kontinuität entsteht und dass solche Ideen konsequent weiterentwickelt und weiterdiskutiert werden.

Das Hauptproblem bei der Umsetzung einer energiepolitischen Vision, wie Sie das seitens der Regierung skizziert haben, sind die zur Zeit tiefen Energiepreise. Die meisten Technologien sind vorhanden, um das Ziel zu erreichen. Im Vordergrund stehen deshalb Anreizsysteme; das wurde auch in der Kommission so diskutiert. Wichtig wäre eine rasche Einführung einer sogenannten CO₂-Abgabe auf Bundesebene. Ich ersuche den Regierungsrat deshalb, bei der Behandlung der Vorstösse für eine ökologische Steuerreform vorwärts zu machen; sie ist in der Röhre und kann vorangetrieben werden.

Das Fahren von verbrauchsarmen Leichtfahrzeugen ist populär zu machen. Nach wie vor finden schwere, grossräumige Fahrzeuge auf dem Markt Absatz, doch müssen wir Anreize finden, um die Leichtfahrzeuge zu popularisieren. Es gibt bereits Techniken, um 3 oder weniger Liter Treibstoff pro 100 km zu verbrauchen. Kanton und Gemeinden könnten bei der Parkplatzpolitik zusammenarbeiten, um Leichtmobile zu privilegieren. Ich wäre froh, wenn es hier zu einer Zusammenarbeit zwischen Kanton und Gemeinden käme und nicht zu einem Gegen einander, wie das jetzt mit der Stadt Zürich geschieht.

Es gilt vorwärts zu machen. Immerhin schreibt sogar der Shell-Manager von Shannon in einem Bericht, dass erneuerbare Energien eine zunehmend wichtige Rolle zu spielen haben. Sie sollen nach seiner Meinung in den nächsten 20 Jahren wettbewerbsfähig werden. Die Schrift dieses Erdölmanagers bestätigt so den Trend zu einer Diversifizierung der Energiequellen, die zu nutzen sind, wie das die Vision 2050 des Regierungsrates vorsieht.

In der Zwischenzeit müssen wir angesichts der nach wie vor billigen und reichhaltig vorhandenen Energie - was längerfristig nicht gewährleistet sein wird - darauf achten, dass wir weiter vorwärts machen mit Förderbeiträgen und dass ein nächster Rahmenkredit in diesem Bereich ansteht, so dass Technologien, in denen unsere Industrie bereits Pionierarbeit geleistet hat, nicht einschlafen, sondern trotz der zur Zeit ungünstigen Lage weiter gefördert und unterstützt werden.

Ich komme zum Schluss meiner Betrachtungen: Weniger wäre mehr, sagt der Volksmund. Dieses Sprichwort ist Ihnen bekannt; es gilt auch in bezug auf die Energiepolitik. Hier würde das im Blick auf die Energie 2000 heissen, dass weniger Energie brauchen, die Chance zu mehr Lebensqualität, mehr Arbeitsplätzen - das ist wichtig - zu gleichem Komfort möglich macht. Packen wir die Sache an, schreiten wir voran in Richtung des gesteckten Ziels. Das ist mein Appell zum Energieplanungsbericht 1994 des Regierungsrates.

Dr. Marie-Therese B ü s s e r - B e e r (Grüne, Rüti): Wir Grünen nehmen mit Befriedigung davon Kenntnis, dass unsere teilweise langjährigen Forderungen, die Stabilisierung und Senkung des Energieverbrauchs, Einführung von Lenkungsabgaben, Nutzung erneuerbarer Energien und Senkung des CO₂-Ausstosses auch vom Regierungsrat grundsätzlich als richtig anerkannt werden.

Allerdings müssen wir leider auch feststellen, dass der Ist-Zustand und die Ziele in der Energiepolitik, beispielsweise von Energie 2000, die Vision 2050 oder die Lösung des CO₂-Problems teilweise weit auseinanderklaffen. In Zukunft besteht also ein beträchtlicher Handlungsbedarf, und der Kanton Zürich kann es sich nicht leisten, trotz seines fortschrittlichen Energiegesetzes auf seinen Lorbeeren auszuruhen.

Vorab im Verkehrsbereich sind Taten gefordert. Trotz ungebremsstem Wachstum ist der Verkehrsbereich fast vollständig aus der kantonalen Energiepolitik ausgeklammert. Es ist wahr: Es besteht ein grosser

Handlungsbedarf auf Bundesebene, was aber den Kanton Zürich nicht davon entbindet, auch selbst tätig zu werden. Frau Waldner hat ausgeführt, in welche Richtung das gehen sollte.

Ich wiederhole nochmals und sage es jedesmal, wenn es um Energie geht: Im Verkehrsbereich haben wir das beste Kosten/Nutzenverhältnis, wenn wir im Energiebereich irgendetwas unternehmen wollen. Im Gebäudebereich - da sind sich Fachleute einig - ist heute schon sehr viel passiert, und was zusätzlich ist, ist bestimmt teurer als Massnahmen im Verkehrsbereich.

Gute Ansätze wurden durch den Kanton Zürich bei der Unterstützung und Propagierung von Leichtmobilen geleistet. Dies sind Dinge, welche der Kanton tun kann.

Ich möchte etwas sagen zur energiepolitischen Vision 2050: Wir Grünen finden die Erarbeitung dieser Vision grundsätzlich positiv; in der Energiepolitik ist Weitblick nötig, denn sie bedingt Massnahmen und Investitionen, die man über lange Zeiträume betrachten muss. Es ist nötig, dass der CO₂-Ausstoss massiv gesenkt wird. In der Vision 2050 wird ausgeführt, dass dies auch möglich ist. Nach heutigen Begriffen ist es also möglich, dies zu tun, ohne dass ein volkswirtschaftlicher Kollaps dabei entsteht. Es ist auch gut für die Beschäftigungslage. Damit will ich nicht sagen, dass die Vision 2050 sehr einfach erreicht werden kann, aber man kann aus heutigen Gesichtspunkten nicht sagen, es sei unmöglich.

Ich möchte aber auch eine Kritik an dieser Vision 2050 anbringen: Sie ist ein weitgestecktes Ziel, das uns heute nicht davon entbindet, jene Massnahmen zu ergreifen, die heute möglich und angezeigt sind. Das heisst: Wir Grünen stellen uns auf den Standpunkt, dass erstes Ziel sein muss, die Vorgaben und Ziele von Energie 2000 zu erreichen. Dann kommt die Vision 2050, und dazu fordern wir Grünen konkrete Umsetzungsschritte mit einem klaren zeitlichen Fahrplan, wann welches Ziel wie erreicht werden soll.

Die Realitäten und die Vision 2050 liegen zwar weit auseinander - das ist offensichtlich -, ich erinnere aber an Vorlagen, die wir in diesem Kantonsrat in der letzten Legislatur beraten haben. Da wäre der Ausbau des Flughafens. In der Vision 2050 wird gefordert, dass Flugreisen unter 1000 km durch die Bahn ersetzt werden sollen. Täten wir das wirklich, wäre der Ausbau des Flughafens gar nicht nötig.

Ich erinnere auch daran, dass wir immer noch Strassen bauen. Jeder Strassenneubau aber erzeugt mehr Verkehr, mehr CO₂.

Ich erinnere aber auch an kleinere Dinge. Beispielsweise haben wir Grünen hier im Rat gefordert, dass man Sonnenenergieanlagen erstellt, so beim Werkhof Urdorf und bei der Berufsschule Stäfa. Beides aber wurde abgelehnt. Wenn man das mit den Zielen von Vision 2050 vergleicht, denke ich, dass das kleinkrämerisch ist.

Energiepolitik wird in den nächsten Jahren ein wichtiges Thema sein. Solange die Energie so billig ist wie heute, haben Sparappelle aber nur Idealistenerfolg. Die in Zukunft notwendigen energiepolitischen Massnahmen müssen deshalb vor allem marktwirtschaftliche Anreize enthalten. Mit den ersten Schritten in Richtung Vision 2050 sollte, denke ich, sofort begonnen werden. Wir können es uns nicht leisten, damit zuzuwarten bis ins Jahr 2040.

Susanne H u g g e l - N e u e n s c h w a n d e r (EVP, Hombrechtikon): Die EVP-Fraktion hat mit Interesse Kenntnis genommen vom vorliegenden Energieplanungsbericht 1994. Deutlich spürbar sind die Bemühungen darin - das sei dankbar anerkannt -, auf allen möglichen Ebenen Energie zu sparen und insbesondere fossile oder ökologisch besonders bedenkliche Energie durch erneuerbare Energien zu ersetzen.

Aus dem reichen Katalog von Feststellungen und Vorschlägen greife ich vier Punkte heraus:

Erstens ist eindrucklich, dem Bericht zu entnehmen, dass der hohe CO₂-Ausstoss ein gravierendes Problem darstellt. Hier ist eine wirksame Reduktion unumgänglich. Allerdings gelingt dies nicht mit technischen Massnahmen, sondern nur mit einer Verbrauchsreduktion. Diese signalisiert aber für viele ein Zurück zum Steinzeitalter. Dazu besteht natürlich wenig Lust. Deshalb ist die Bemerkung im Bericht um so wichtiger - auch Regierungsrat Hofmann wiederholte dies -, dass eine CO₂-Reduktion ohne Einbusse des bestehenden Lebensstandards erreichbar ist, ja, dass sogar volkswirtschaftlich günstige Effekte, zum Beispiel punkto Beschäftigungslage, sprich Arbeitsplätze, zu erwarten sind. Diese wichtige Botschaft gehört weit gestreut; wir bitten den Regierungsrat, die Informationspflicht hier wahrzunehmen, damit im Volk ein Umdenken tatsächlich stattfindet, ein Umdenken mit Sparfolgen.

Damit kommen wir zu Punkt zwei, zum Bekenntnis zu Lenkungsabgaben. Der Regierungsrat erklärt, dass die Einführung der CO₂-, oder Energieabgabe tragbar sei. Allein, auf Bundesebene sieht es mit der Einführung solcher Lenkungsabgaben nicht besonders rosig aus. Deshalb richten wir an den Regierungsrat nicht nur den Wunsch, sondern die klare Forderung, sich gesamtschweizerisch für Lenkungsabgaben einzusetzen. Dem grossen Energieverbraucher, dem Wirtschaftskanton Zürich, stünde es gut an, mehr als nur verbal aktiv zu werden.

Drittens, zum im Bericht zitierten beispielhaften Handeln des Kantons bei seinen eigenen Anlagen: Das meinen wir, ist ein absolutes Muss. Zwingend dazu gehört die Förderung erneuerbarer Energien, allen voran der Solaranlagen. Damit sind wir bei

Punkt vier, dem letzten Punkt: Es geht unseres Erachtens nicht mehr an, dass pionierfreudige, umweltbewusste Hausbesitzer durch enorm hohe Erstellungskosten für Solaranlagen bestraft respektive von einer Installation abgehalten werden. Bei den aktuellen tiefen Ölpreisen ist der Entschluss, zum Beispiel Wasser mit Solarwärme, statt mit der Ölheizung aufzubereiten, beinahe absurd. Wir, bei uns zuhause, haben es vor vier Jahren dennoch gemacht: Es funktioniert, und zwar gut und zuverlässig. Es ist eine gute, ökologisch wirksame Massnahme, nur kostet die Investition einiges, und sie erfolgte aus purem Idealismus.

Wo sind denn die Anreize zu solchen Investitionen? Wo meldet der Staat sein ureigenstes Interesse? Kommen Sie nicht mit der desolaten Finanzsituation; wir hören vom ATAL, dass das Budget für Pilotprojekte nie voll ausgeschöpft wurde. Da müsste man also Bedingungen und Beitragsberechtigungen dringend überprüfen. Wir sollten hier die Führung innovativ anstreben, einerseits durch finanzielle Konsequenzen, denn diese - und nur diese - sind wirksam. Wir sollten den Energiemarkt also steuern und zugleich alternative Lösungen aktiv fördern, auch durch lohnende Anreize.

Die aktuelle Situation ist unseres Erachtens ungenügend. Von ernsthafter Förderung kann keine Rede sein, eher von Alibiaktionen. Im Bereich Sonnenenergie liegt - wir wissen es - ein grosses Potential an Ressourcen, auch im Bereich Arbeitsplatzangebote. Wir erwarten vom Zürcher Regierungsrat noch mehr Willen für zukunftsweisende, ernsthafte Schritte in der Energiepolitik, und deutliche Anerkennung dieser Forderung, ohne die bisherigen Bemühungen zu schmälern.

Anton Schaller (LdU, Zürich): Der Energiebericht überzeugt in seiner Darstellung und in seinen Perspektiven. Er verknüpft die Vision 2050 mit der Zielsetzung von Energie 2000 und der realen Politik. Er ist ein guter Wegweiser und ein guter Ratgeber. Nur - das wurde in den vorangegangenen Voten deutlich - er hat auch Schwächen. Diese sind vor allem in der eigentlichen Ausklammerung des Verkehrs und seines Energiebedarfs zu suchen. Zwar enthält der Bericht Hinweise auf den Verkehr, doch schränkt er sich ein.

Verkehrspolitik ist Verkehrspolitik, Energiepolitik ist Energiepolitik, und es stellt sich hier zwingend die Frage, ob das so sei und ob es weiter so sein müsse. Ich möchte Sie auf Seite 106 des sehr lesenswerten Berichts hinweisen. Im ersten Abschnitt auf dieser Seite ist alles zu lesen, was dazu zu sagen ist: Der Verkehr, nicht nur der öffentliche Verkehr, nimmt laufend zu. Für den Zeitraum 1990 bis 1995 ist im Luftprogramm eine Abnahme der Fahrleistungen des privaten motorisierten Verkehrs um 9% angenommen worden. Gemäss neuer Prognose wird jedoch ein Wachstum von 12% in Aussicht gestellt. Die Differenz beträgt also 20% - ein markanter Zuwachs.

Weiter heisst es: Je geringer die Siedlungsdichte ist, um so ungünstiger ist es für den öffentlichen Verkehr. Energiepolitik ist also auch Siedlungspolitik, Raumplanungspolitik, Verkehrspolitik und umgekehrt. Die Zusammenhänge sind derart offensichtlich, dass wir in Zukunft nicht darum herumkommen werden, die Energie etwas breiter, umfassender darzustellen und die Energiepolitik mit den andern Politiken umfassend zu vernetzen.

Der Energiebericht spricht diese Zusammenhänge nicht ganz aus. Der nächste Bericht, der kommen wird, muss diese breitere, umfassendere Politik enthalten.

Für den Bericht stellt sich eine entscheidende Frage: Wir nehmen ihn zwar zur Kenntnis, gehen wir aber auch über die Kenntnisnahme hinaus, nehmen wir den Bericht genügend ernst? Schon in der Kommission wurde es deutlich: Dem einen geht der Bericht zu wenig weit, er verschiebt Problemlösungen in die Zukunft, ins Jahr 2050. Vor allem die CO₂-Abgabe, die Lenkungsabgabe, wird weit über das Jahr 2000 hinausgeschoben.

Andern geht er zu weit; sie befürchten bereits jetzt schon neue Gesetze, Reglemente, sie sehen den Mieterverband im Würgegriff, die Wirtschaft bedrängt, und sie meinen, der Bericht schiesse über das Ziel hinaus. Der Bericht vermittelt aber nur Fakten; die Umwelt wird aber noch massiv beeinträchtigt. Wir leben nach wie vor auf Vorschuss kommender Generationen.

Das Tempo des Energieplanungsberichts ist mir persönlich zu moderat. Ich denke, er hat ein Tempo, das auch die FDP, die SVP, die Autopartei oder die Freiheitspartei, wie sie sich heute nennt, usw., mithalten könnten, ohne dass ihnen der Atem ausgeht. Wir haben hier eine Grundlage für die kommende Energiepolitik, und jedes Geschäft, das künftige Energiefragen beinhaltet, ist an diesem Bericht zu messen. Wir werden daran zu messen sein, denn der Bericht enthält die Fakten. Die Forderungen sind klar, und das vorgegebene Tempo können wir einhalten. Wir, seitens der LdU-Fraktion, werden darauf achten, dass wir nicht hinter das Tempo des Energieplanungsberichts zurückfallen.

Rolf S ä g e s s e r (FDP, Greifensee): Der zweite Energiebericht zeugt von Professionalität, nicht nur was die Berichterstattung, sondern was die Sache selbst anbelangt. Es gilt für uns, wie gesagt, nichts zu beschliessen. Da der Bericht aber als Handlungsrichtlinie für die Verwaltung und als Führungshilfe für viele Gemeinden dient, ist er viel mehr als nur ein Rechenschaftsbericht. Er repräsentiert Zürcher Energiepolitik. Das heisst, der Rat müsste jetzt signalisieren, wenn er eine andere, und wenn, welche Energiepolitik er wünschte.

Wir von der FDP-Fraktion haben keine Veranlassung, eine andere Energiepolitik zu postulieren oder vom Regierungsrat zu verlangen, insbesondere keine andere Verkehrspolitik. Vermehrt müssten jedoch Aspekte der Verhältnismässigkeit, der Massnahmen, mitberücksichtigt werden; dies auch in Analogie zum Weltmarktdenken.

Im Kanton Zürich sind in praktischer Hinsicht die energietechnischen und energiepolitischen Möglichkeiten gegenwärtig allerdings ziemlich ausgeschöpft. Weitergehende, markante Veränderungen könnten nur durch Anreizstrategien, im Rahmen beispielsweise einer ökologischen Steuerreform, erzielt werden, was sehr prüfenswert, aber nicht Sache dieses Energieberichts ist.

Wir nehmen deshalb vom Bericht zustimmend Kenntnis und danken der Regierung für ihre überzeugende Arbeit.

Alfred R i s s i (FDP, Zürich): Auch nach den vielen wohlgemeinten Voten, die Sie soeben gehört haben, komme ich nicht umhin, beim Energieplanungsbericht 1994 eine ernstgemeinte Kritik anzubringen. Dies sollen keine Rügen sein, aber ich möchte falsche Signale richtigstellen.

Es betrifft dies die Ausführungen über die Geothermie, über die Gewinnung von Erdwärme. Auf Seite 51 können Sie lesen, dass ein Teil der Geothermie von Umgebungswärme gestellt wurde. Das ist so nicht richtig: Geothermie gehört nicht zur Umgebungswärme, sie kann auch nicht so theoretisch, am Schreibtisch, in eine wenig tiefe und eine tiefe Geothermie aufgeteilt werden.

Wir haben es hier mit der Erde, der Natur, zu tun, und das ist keine Maschine, die am Zeichenbrett konstruiert wurde, sondern sie lässt sämtliche Übergänge zu, und, je nachdem, wie die geologischen und hydrogeologischen Verhältnisse vorliegen, ist der Modus der Erdwärmegewinnung, ob mit Sonden oder mit Grundwasser, zu optimieren.

Es wird dann unter Abschnitt g) auf Seite 53 von der Tiefengeothermie gesprochen; dazu möchte ich noch zwei Bemerkungen anbringen. Hier wird gesagt: «Nach heutigen Erkenntnissen weist der Kanton Zürich an keiner Stelle eine für die Energienutzung interessante Anomalie im Temperaturgradienten der Erdkruste auf. Damit sind sehr tiefe und teure Bohrungen notwendig, bis für die Nutzung interessante Temperaturen erreicht werden». Was auch immer mit «interessanten Temperaturen» gemeint ist: Wir möchten alle doch am liebsten gleich heisses Wasser aus der Erde gewinnen. Das ist hier natürlich nicht möglich.

Aber die Forschung - an der ETH ist hier ein Zürcher Unternehmen führend - hat aufgezeigt, dass nicht die anzutreffenden Temperaturen wichtig, sondern die Durchlässigkeit des jeweiligen Gesteins von Bedeutung sind. Da lassen sich durchaus wichtige und grosse Mengen aus Erdwärme gewinnen.

Es wird weiter ausgeführt: «Aufgrund der Auswertung aus fünf Tiefbohrungen im Kanton Zürich in die vom Amt für Gewässerschutz und Wasserbau für die Wärmenutzung freigegebene obere Meeresmolasse werden keine Beiträge an Geothermiebohrungen mehr gewährt.» Man könnte daraus entnehmen, dass diese Bohrungen zu nichts geführt haben. Das aber sind falsch gesetzte Signale. Von fünf Bohrungen waren vier erfolgreich. Ich darf Sie an die Bohrung bei der Brauerei Hürli-

mann erinnern, wo das Aqüi-Wasser gewonnen wird, das auch einen gewissen Gehalt an Mineralien hat, das aber als warmes Wasser gewonnen wird.

Ich erinnere an die Bohrung im Tiefenbrunnen, die leider aus politischen Gründen seit über 12 Jahren noch nicht echt genutzt, aber mit viel Geld unterhalten wird. Dies war eine sehr erfolgreiche Bohrung.

Ich erinnere an die Bohrungen in Kloten und Bassersdorf, die ebenfalls erfolgreich wurden. Nur weil dort aus andern Gründen noch viel Geld ausgegeben wurde, sollen die Bohrungen nun nicht ökonomisch sein.

Die einzige nicht erfolgreiche Bohrung war in Fehraltorf.

Es ist nach meiner Meinung nicht zulässig, hier den Eindruck zu erwecken, diese fünf genannten Bohrungen hätten ergeben, dass das nichts und auch für die Zukunft nichts sei.

Ich erinnere auch daran, dass namhafte Forscher aus dem Ausland von den Forschungsergebnissen und -erfahrungen aus den eben erwähnten Beispielen sehr beeindruckt sind.

Aus diesen Gründen möchte ich darauf hinweisen, dass die mit drei Punkten versehenen Aussagen auf Seite 54, das Risiko, eine ungenügende wasserdurchlässige Schicht mit ungenügender Ergiebigkeit zu erhalten, nicht stimmt. Ich wage das zu behaupten, denn man hat sehr gute Forschungsergebnisse, die das widerlegen.

Zudem steht, es sei sehr unwahrscheinlich, dass je eine vertretbare Wirtschaftlichkeit erreicht werde. Wenn das einfach behauptet wird, müsste ich auch sagen: Das stimmt nicht. Wir versuchen auch bei den andern erneuerbaren Energien einen gewissen Nachlass zu gewähren, aber wir wissen auch, dass einerseits der Staat die Möglichkeit hat - darauf werde ich Sie ansprechen, Herr Baudirektor -, die Kosten für solche Bohrungen zu verkleinern, indem in den Vorschriften Vereinfachungen ermöglicht werden. Zudem ist es eine Tatsache, dass solche Bohrungen ständig billiger werden.

Letztlich komme ich auf den dritten Punkt, in dem steht: «Das nutzbare Potential des geothermischen Grundwassers im Kanton Zürich ist im Vergleich zu andern regenerierbaren Wärmequellen bescheiden». Auch das ist nicht richtig. Das Potential ist vorhanden, und zwar ein grosses. Wir können es vergleichen mit der Energieprognose in der Schweiz, die durch eine wissenschaftlich hochdotierte Kommission unter dem Titel vom Bundesamt für Energiewirtschaft ausgearbeitet wurde: Das Akti-

onsprogramm Energie 2000. In diesem kann man sehen, dass die Geothermie heute schon das Doppelte der Solarenergie, ein Vielfaches der Windenergie und etwa gleich viel wie die Umweltwärme ausmacht, dass sie aber nach dem Jahr 2000 ein Mehrfaches dieser Energien ausmachen wird. Ich bitte Sie, das zu beachten.

Es ist auch zu beachten: Wenn ich von Geothermie spreche, tue ich das nicht nur deshalb, weil ich selber Geologe bin, sondern weil ich mich mit den Energiefragen in der Schweiz sehr beschäftige und mich sowohl für die Kernenergie als eben auch für die erneuerbare Energie einsetze.

Erdwärme kann man zu jeder Jahreszeit und bei jedem Wetter gewinnen, es ist erneuerbare Energie. Diese Erdwärme wird sonst an die Atmosphäre abgegeben. Das ist eine Tatsache, die zu beachten ist. Ich bitte den Regierungsrat, dem Thema der Geothermie bzw. der Gewinnung von Erdwärme in Zukunft grössere Aufmerksamkeit zu schenken und die damit verbundenen Fragen in der Baudirektion zusammen mit den Fachleuten aus Wissenschaft und Forschung diskutieren zu lassen. Letzteres scheint mir bis anhin nicht der Fall gewesen zu sein.

Wichtig ist letztlich, dass der Kanton geeignete Hilfen zur Förderung und Nutzung von Erdwärme anbieten kann.

Peter B i e l m a n n (CVP, Zürich): Das vorliegende Papier soll uns über die bereits erreichten energiepolitischen Ziele informieren, aber auch Visionen für unsere künftige Arbeit als Politiker aufzeigen. Dazu ist dieser Bericht meines Erachtens bestens geeignet. Ich möchte an dieser Stelle nicht auf einzelne Abschnitte über Verkehrs-, Solarenergie eingehen oder andere Kapitel diskutieren.

Eine Bemerkung aber sei gestattet: Die Vision 2050 beschreibt beispielsweise auf Seite 23, dass die beheizte Geschossfläche gegenüber heute um 30% zunehmen wird oder dass das schnellere Fahren und zusätzliche Transportleistungen den heutigen Energiebedarf verdoppeln werden. Diese Vision ist für mich etwas gar visionär und bedarf meiner Ansicht nach einer Neubeurteilung. Trotzdem bedanke ich mich im Namen der CVP-Fraktion für dieses informative Arbeitspapier.

Ernst B r u n n e r (SVP, Illnau-Effretikon): Der Energieplanungsbericht 1994 bringt auf 110 Seiten eine so riesige Flut an Informationen,

dass man ihm nicht gerecht wird, wenn man einzelne Details herausklaubt, die einem passen, und andere drinlässt, die einem nicht passen.

Zuerst wird im Bericht festgestellt, dass die Verbraucher bis anhin immer ausreichend und günstig mit Energie versorgt worden sind. Dies ist sicher ein grosses Kompliment an alle Beteiligten, und ich denke, das sei auch eine wichtige Angelegenheit, wenn wir daran denken, an wievielen Orten dies nicht der Fall ist.

Die Zunahme des Gesamtenergieverbrauchs in der Schweiz seit 1945 auf den achtfachen Wert brachte aber eine grosse Auslandabhängigkeit und eine gewaltige Zunahme des CO₂-Ausstosses mit sich. Ziel der kantonalen Energieplanung ist daher nicht die Sicherstellung der Versorgung, sondern die rationelle Anwendung der zur Verfügung stehenden Energie, die Forschung nach Alternativen, und vor allem die Reduktion des CO₂-Ausstosses.

Während der Verkehr auf Strasse und Schiene vor allem Bundesangelegenheit ist, beschränkt sich die kantonale Energieplanung vor allem auf den Energieverbrauch in den Gebäuden, auf die Heizungen, die Lüftung und auf die Warmwasserzubereitung.

Unter dem Titel Vision 2050 scheint dem Regierungsrat ein grosser Schritt gelungen zu sein, wird diese Vision doch von allen Mitgliedern dieses Rates positiv gewürdigt. Die Vision zeigt auf, wie es möglich sein könnte, den CO₂-Ausstoss bis ins Jahr 2050 von heute 7 Tonnen pro Person und Jahr auf eine Tonne zu reduzieren, und dies, ohne auf die heutige Lebensqualität zu verzichten und ohne einen Zuwachs des Elektrizitätsverbrauchs zu provozieren.

Positiv an dieser Vision 2050 scheint mir, dass das Ziel nicht durch eine Unmenge von neuen Vorschriften, sondern durch Forschung und verbesserte Technik erreicht werden soll. Hemmschuh für eine rasche Umsetzung dieser Idee ist jedoch der gegenwärtig sehr tiefe Energiepreis.

Zum Thema Geothermie, das vorhin Herr Rissi angesprochen hat, ist heute zufälligerweise im Tages-Anzeiger ein Bericht. Ich denke, in diesem Bericht steht etwas, wie man Energiepolitik nicht machen darf. Es heisst nämlich: «Der für den Betrieb solcher Anlagen nötige Strom kommt nicht aus Atomkraftwerken, sondern wird in Wärmekraftanlagen in Zürich produziert.» Meine Damen und Herren: Wie soll der

Strom wissen, ob er eine Wärmeanlage betreiben soll oder den Kronleuchter in unserem Saal? Auf diese Art und Weise sollte man über eine gute Sache, wie es die Geothermie an sich ist, nicht Bericht erstatten.

Ob allerdings die in Aussicht gestellte Lenkungsabgabe dereinst etwas bringen wird oder nicht, wird sich weisen müssen. Gefragt sind intelligente Köpfe, die mit Forschung zum Ziel führen können.

Abschliessend kann festgestellt werden, dass der Energieplanungsbericht 1994 als positiv gewertet werden darf. Dabei ist allerdings zu bedenken, dass der Kanton Zürich nur einen kleinen Punkt auf der Weltkarte darstellt und auf den CO₂-Ausstoss weltweit keinen messbaren Einfluss haben kann.

Namens der SVP-Fraktion danke ich der Verwaltung unter Führung des Baudirektors für die Abfassung dieses interessanten Berichts und empfehle Ihnen Kenntnisnahme.

Eduard Kübler (FDP, Winterthur): Herr Brunner hat es auf den Punkt gebracht. Der Kanton Zürich ist ein kleines Pünktchen auf dieser Welt, und wir können diese Welt mit all den Vorschriften nicht verbessern, wie sie von grüner und linker Seite aufgrund dieses Berichts immer wieder gefordert werden. Auch Herr Schaller sagt, das Tempo dieses Berichts sei zu moderat; auch er will natürlich immer neue Vorschriften zu Lasten der Wirtschaft. Ich möchte Sie bitten, in bezug auf den Verkehr, Herr Schaller, die Ihnen nahestehende Firma zu fragen, wie sie in Zukunft den Transport zu all ihren Läden machen will.

Im Blick auf die Vision 2050 werden von linker und grüner Seite durch die Sprecherinnen dieser Fraktionen laufend neue Forderungen gestellt. Es wird gesagt, Taten seien nötig, es sei beträchtlicher Handlungsbedarf vorhanden, wir müssten Umsetzungsvorschriften machen, ein Fahrplan wird gefordert. Weniger aber, Frau Waldner, wäre in dieser Hinsicht wirklich mehr.

Der über 110 Seiten lange Fleissbericht - so wurde er genannt - hat den Steuerzahler sehr viel Geld gekostet. Bis ein solcher Bericht nur geschrieben und vorbereitet ist! Wir müssen uns überlegen, ob wir bei künftigen Gesetzen wirklich noch Paragraphen einbringen wollen, die stets noch weitere Berichte verlangen, welche uns und vorher viele Beamte beschäftigen, die schlussendlich nur Kosten verursachen. Vor allem sind diese Berichte dann wieder Anlass von der gewissen

Ratseite, um wieder neue staatliche Massnahmen zu fordern, welche die Wirtschaft betreffen. Zur Wirtschaft aber rechne ich auch die Wohnwirtschaft.

Weitere Vorschriften können wir uns einfach nicht mehr leisten. Wir haben die eidgenössischen Vorschriften im Kanton Zürich erfüllt, und wir müssen in diesem Kanton einmal aufhören zu glauben, wir könnten die Welt verbessern und wir müssten immer und ständig eine Vorreiterrolle in der Schweiz spielen. Wir sind bei unseren Nachbarn schon so nicht beliebt; wenn wir so weitermachen, wird die Liebe noch weiter untergehen.

Immerhin ist festzustellen, dass auf Bundesebene der Karren zum Glück anders läuft. Sie wissen, die nationalrätliche Kommission für Umwelt, Raumplanung und Energie beantragt beispielsweise die Streichung des Obligatoriums für eine verbrauchsabhängige Heizkostenabrechnung (VHKA) bei bestehenden Bauten. Der entsprechende Vorstoss wurde im Nationalrat von 113 Politikern unterschrieben. Sie sehen, das läuft nun anders.

Die kantonalen Gesetzesvorschriften über die verbrauchsabhängige Heizkostenabrechnung dürfen nicht dazu verleiten, in diesem Kanton Perfektionismus zu betreiben. Ich erinnere daran, dass die VHKA in Altbauten nur verlangt werden kann, wenn es technisch und betrieblich möglich und der Aufwand verhältnismässig ist. In der kommenden Ausführungsverordnung sind diese Worthülsen mit klarem Inhalt zu füllen. Angesichts der knappen Annahme der Energiegesetzrevision im Kanton Zürich erwarten wir, dass bei der Ausarbeitung der Verordnung die Mängel der Revision konsequent behoben werden. Insbesondere darf die Verordnung keinen Raum freilassen für Beamtenwillkür und überbordende Bürokratie, für Überwachungstendenzen gegenüber den Hauseigentümern, wie sie durch das ATAL bereits Mitte 1994 in einem Rundschreiben an die Gemeinden - ich erinnere Sie an meine diesbezüglichen damaligen Voten - gemacht hat. Gegen solche Tendenzen müssen wir uns wehren.

Auch zusätzliche Wärmedämmungsvorschriften - ich erinnere an Seite 57 - bei bestehenden Bauten sind sicher nicht sinnvoll, weil diese Paragraphen umbauhemmende Wirkung haben und damit der Wirtschaft und dem Arbeitsmarkt nur schaden. Bei Neubauten sind die Wärmedämmungsvorschriften ohnehin ausgeschöpft, und der neue § 10a des

abgeänderten Energiegesetzes wird dazu führen, dass die Wohnbaukosten und jene für Industrie- und Gewerbebauten noch teurer werden.

Nur nebenbei möchte ich darauf hinweisen, was die praktischen Schwierigkeiten sind. Wir haben gemäss Seite 57 eine neue Ölbrennergeneration. Laufend wird der Betrieb gestört durch Verrussungen usw.; wir haben in der praktischen Tätigkeit viel Ärger. Der Teilmassnahmenplan Feuerung bringt also nicht nur Freude, sondern auch viel Ärger.

Schliesslich müssen wir klar darauf hinweisen, dass die Wirtschaft in eigener Regie und dank grosser privater Initiative laufend dafür sorgt, ohne dass wir links/grüne Paragraphen brauchen, dass ein möglichst sparsamer Energieverbrauch erreicht wird. Entsprechende Investitionen mit nachfolgenden Kosteneinsparungen werden laufend getätigt. Der Energiebericht darf daher nicht zu einer neuen Bürokratie führen; das sollte hier klar festgehalten sein.

Christian Bretscher (FDP, Birmensdorf): Den lobenden grundsätzlichen Worten bezüglich der Zielsetzung des Regierungsrates durch Herrn Sägesser schliesse ich mich ebenso an wie den soeben gehörten Einschränkungen von Herrn Kübler.

Ich möchte eine zusätzliche Einschränkung in bezug auf die Umsetzung dieser Zielsetzungen einbringen. Wenn es darum geht, die Ziele von Energie 2000, nämlich Energiesparen und erneuerbare Energien fördern, auf kantonaler Ebene durchzuführen, irritiert es, wenn der Regierungsrat unter diesem Titel immer noch eine einseitige Bevorzugung eines einzelnen fossilen Energieträgers vorsieht. Mit der einseitigen Förderung von Erdgas wird eine teure Infrastruktur für einen nichterneuerbaren Energieträger geschaffen, der gegenüber dem Heizöl erst noch eine Verschlechterung der Versorgungs- und Betriebssicherheit mit sich bringt.

Ebenfalls resultieren daraus nicht nur für den Staat, sondern auch für den Privaten klare Mehrkosten, welche nicht einmal ökologische Vorteile nach sich ziehen.

Der Ersatz - das bleibt letztlich - eines privaten und frei gehandelten Energieträgers durch einen staatlichen, planwirtschaftlich vertriebenen Energieträgers liegt sicher nicht im Sinne von Energie 2000.

Es kommt dazu, dass das schlecht eingesetztes Steuergeld ist, welches man tatsächlich sehr viel besser brauchen könnte, um wirkliche erneuerbare Energien zu fördern.

Willy G e r m a n n (CVP, Winterthur): Ich möchte an den Voten der Herren Schaller und Kübler ansetzen. Herr Schaller hat zu Recht auf den Zusammenhang zwischen Raumplanung, Verkehrspolitik und Energiepolitik hingewiesen. Ich möchte kurz auf die Widersprüche in der Energieplanung in diesem Problembereich hinweisen.

Noch in der Richtplanung wurden diese Zusammenhänge nur verschämt erwähnt, weil sich für links und rechts unbequeme Konsequenzen ergäben. Das sehen Sie aus dem Widerstand gegen das PTT-Hochhaus in Winterthur, gegen den HB-Südwest in Zürich, aber auch gegen die restriktive Parkraumpolitik in diesen Städten. Es geht dabei nicht, Herr Kübler, um den Gewerbe- und Zubringerverkehr, sondern um den Pendlerverkehr.

Der Bericht weist auf die unbequeme Tatsache hin, dass die Bruttogeschossfläche in unserem Kanton bei gleichem Trend bis zum Jahre 2010 um 20% zunehmen wird. Nicht im Bericht steht, dass ein Teil dieser zusätzlichen Bruttogeschossfläche brachliegen wird.

Der Bericht weist ebenfalls darauf hin, dass in diesem Zusammenhang die Siedlungsdichte weiterhin - ich betone weiterhin - abnehmen wird. Dies bedeutet im Klartext noch mehr Zersiedelung, noch mehr Grünraumverlust, noch längere Pendlerdistanzen, noch grösseres Verkehrsvolumen, noch längere Werkleitungen und in diesem Zusammenhang noch mehr graue Energie.

Der Bericht deutet zaghaft auf die unbequeme Tatsache hin, dass die Wirtschaftlichkeit des öffentlichen Verkehrs bei geringerer Siedlungsdichte sinkt. Und dieses Problem wird uns in den nächsten Jahren sehr stark beschäftigen. Da werden Emotionen geweckt. Es wird, früher als erwartet, die Zeit kommen, dass in Gebieten mit geringer Siedlungsdichte noch mehr leere Busse herumfahren. Ziemlich schnell also werden wir mit dem Problem konfrontiert: Suchen wir alternative Betriebsformen. Da müssen allenfalls heilige Kühe geschlachtet werden. Das wissen wir, das haben wir schon in den Zielsetzungen des Verkehrsverbands festgelegt.

Nun erleben Sie, wenn es um Verkehrsvermeidung durch dichtere Besiedlung ginge, dass sich Widerstände ergeben. Da erwächst zum Beispiel in Winterthur gegen jede dichtere Besiedlung im Bereiche des öffentlichen Verkehrs Opposition. Da werden antiquierte städtebauliche Vorstellungen gepflegt, da wird Höhenangst geweckt. Es wird verschwiegen, dass gerade Höhennutzung Grünraum erhalten kann. Dies in den Städten sowohl als in der Peripherie. Da werden leerstehende Büroräume bemüht, um in einer Milchmädchen bzw. Milchbübchenrechnung neue Büroflächen zu verhindern, als ob ein Eigentümer bereit wäre, auf die Nutzung seiner eigenen Areale zu verzichten und sich irgendwo fremd einzumieten. Da wird sogar der Schattenwurf bemüht, um höhere Bauten neben dem öffentlichen Verkehr zu verhindern. Es werden alle Chancen zur Verkehrsvermeidung in unseren Städten vertan.

Das gleiche erleben wir auf der andern Seite. Da werden unmittelbar neben dem öffentlichen Verkehr, neben Knoten des öffentlichen Verkehrs Parkplätze für Berufspendlerverkehr, für den Einkauf, gefordert, und zwar in Hülle und Fülle. Da liegen doch die Ursachen für die heutige Pattsituation. Das können Sie leider wieder einmal mehr am Fall Winterthur erklären. Da werden lange Planungsübungen durchgeführt; am Schluss haben wir die Pattsituation, und die Zersiedlung im Kanton hält weiterhin an. Energiepolitik in diesem Bereich wird also verhindert.

Ich bitte vor allem auch kommunale Behörden, diese Zusammenhänge im Auge zu behalten. Hier müssen einige Politiker und Parteihüter über ihren eigenen Schatten springen.

Peter R e i n h a r d (EVP, Kloten): Ich möchte meine Interessenbindung bekanntgeben. Ich bin seit 10 Jahren in einem Vorstand einer Baugenossenschaft, die über 800 Wohnungen in der ganzen Schweiz hat. Ich möchte daher aus der Sicht eines Praktikers sprechen.

Mit der Zielsetzung des Energieberichts gehe ich grundsätzlich einig. Ich verzichte darauf, alles zu wiederholen, was bereits gesagt wurde. Wir müssen aber den Energieverbrauch und den CO₂-Ausstoss reduzieren. Das ist zur Erhaltung unserer Lebensgrundlagen zwingend notwendig.

Wenn Herr Kübler nun darauf hinweist, dass er keinen überdimensionierten Verwaltungsaufwand möchte, kann ich ihm zustimmen. Wenn

er aber Beispiele bringt, die nachweislich nicht stimmen, muss das richtiggestellt werden. Die neuen Ölbrenner zum Beispiel haben tatsächlich anfänglich Schwierigkeiten bereitet. Aber in den letzten Jahren hatten wir in unseren Siedlungen keine Schwierigkeiten mehr. Das ist eine Frage, wie man sich an neue Technologien angewöhnt, wie man sie einstellt. Es stimmt, dass man bei den ersten, die verwendeten wurden, mehr Einstellungsschwierigkeiten hatte. Nun aber funktionieren sie problemlos.

Die individuelle Heizkostenabrechnung, als weiteres Beispiel, hat in verschiedenen Siedlungen nachweislich Reduktionen von bis zu 20% im Energieverbrauch gebracht, wenn man das offen abrechnet und die Mieter sehen, welche Energie verschwendet wird, wenn sie zum Beispiel die Fenster offen lassen.

Wenn Herr Kübler ausgerechnet die Migros anführt und sagt, dass sie nicht mehr transportieren könne, sollte er auch die Geschäftsgebaren der einzelnen Firmen etwas näher anschauen. Ausgerechnet die Migros transportieren einen sehr grossen Anteil mit der Bahn. Vielleicht sollten Sie, Herr Kübler, das auch einmal bei Ihren Firmen propagieren.

Ich denke, dass diese Negativhaltung anstelle der Förderung eines technisch Möglichen und Machbaren nichts bringt. Wir sollten die Regierung und das ATAL in ihren Bemühungen unterstützen, den Energieverbrauch zu reduzieren.

Ruedi Keller (SP, Hochfelden): Ich wollte mich eigentlich schon lobend über die positive Aufnahme des Energieberichts durch die beiden grossen bürgerlichen Parteien äussern, bis Herr Kübler über die links/grünen Paragraphen gewettert hat.

Wenn es heisst, Zürich sei nur ein kleiner Punkt, muss ich Sie daran erinnern: Wir Schweizerinnen und Schweizer - Zürich gehört auch dazu - gehören zu den Vielverbrauchern auf dieser Erde. Wir haben aber die technischen Möglichkeiten, den CO₂-Ausstoss auf ein umweltgerechtes Mass zu reduzieren, sogar ohne unseren Lebensstil grundsätzlich in Frage stellen zu müssen. Auch die Wirtschaft hat ein Interesse daran, Produkte zu entwickeln, die Zukunft haben und die exportfähig sind. Gerade wir müssten bei dieser Überlebensübung vorangehen. Es ist eine dringliche Übung, denn bei der Reduktion von CO₂ handelt es sich letztlich um das Überleben der Menschheit.

Natürlich kann man sich fragen, ob es so viel wert sei, die Spezies Mensch am Leben zu erhalten, aber im Zweifelsfall sind wir für den Artenschutz; wir sollten späteren Generationen nicht schon heute lebenswichtige Entscheide vorwegnehmen.

Anton Schaller (LdU, Zürich): Herr Kübler, eine kleine Entgegnung. Sie leisten Ihrer Wirtschaft einen schlechten Dienst, wenn Sie sie immer wieder ausnehmen. Die Wirtschaft ist verantwortungsbewusst, sie hat Sparmassnahmen schon längst eingesetzt; auch die Migros ist mit einem Beispiel vorangegangen. Selbst die EVP hat mich in dieser Frage unterstützt.

Die Wirtschaft ist innovativ, sie stellt sich auf neue Situationen ein. Sie stellt sich im Prinzip auch nicht gegen eine CO₂-Abgabe. Bedingung ist, dass sie rechtzeitig weiss, auf was sie sich einstellen muss, damit sie ihre Wirtschaftskraft auch in den Dienst des Umweltschutzes, in den Dienst der Energieeinsparung stellen kann.

Hans Rutschmann (SVP, Rafz): Ich möchte nur kurz zu einigen Voten Stellung nehmen. Frau Waldner hat gesagt, es fehle ihr der rote Faden im Bericht. Ich sehe das nicht so, im Gegenteil. Die Ziele von Energie 2000 werden mit der Energiegesetzänderung 1995 weitgehend erfüllt. Für weitergehende Massnahmen sind im Bericht eine Vielzahl von Möglichkeiten aufgelistet. Mit der Vision 2050 ist auch hier eine klare Zielsetzung vorhanden. Man will den CO₂-Ausstoss auf einen Siebtel reduzieren. Allerdings ist der Bericht keine Gesetzesvorlage. Die Umsetzung muss in den nächsten Jahrzehnten wirtschaftlich und politisch verträglich erfolgen.

Herr Kübler äusserte sich nochmals zur individuellen Heizkostenabrechnung. Bekanntlich wurde in der Energiegesetzänderung zu dieser Frage bereits ausführlich diskutiert. Ich möchte hier nichts wiederholen. Auf Stufe Bund wird hier jedoch kaum ein Rückzieher erfolgen; nachdem viele Kantone die Energienutzungsverordnung des Bundes bereits erfüllen, wäre dies politisch auch nicht klug.

Für Frau Büsser fehlt im Bericht ein genauer Zeitplan für die nächsten energiepolitischen Massnahmen. Ein solcher ist politisch wohl kaum möglich. Wir können heute nicht verbindlich beschliessen, dass zum Beispiel im Jahre 2005 diese oder jene konkrete Massnahme festzusetzen sei. Hier müssen die Regierung und auch wir, das Parlament,

schrittweise, zeitgerecht konkrete Vorlagen beschliessen. Der Bericht ist und bleibt jedoch eine gute, ausführliche Auslegeordnung und liefert uns Parlamentariern, aber auch der Verwaltung und der Regierung wertvolle Denkanstösse.

Regierungsrat Hans H o f m a n n : Ich möchte mich zunächst für die gute Aufnahme des Energieplanungsberichts bedanken. Ich möchte mich auch für die weitgehend sachliche und ruhige Diskussion bedanken. Wir haben in diesem Saal das letzte Mal über Energiepolitik im Oktober/November letzten Jahres diskutiert, als es um die Änderung des Energiegesetzes ging. Jene, die damals dabei waren, pflichten mir sicher bei: Es war heute eine gesittete Debatte, und dafür möchte ich mich auch bedanken.

Ich möchte mich auch bei der vorberatenden Kommission herzlich bedanken. Sie hat sich an zwei Sitzungen sehr gründlich mit dem Energieplanungsbericht befasst; wir werden die kritischen Anmerkungen sowohl in der Kommission als auch hier im Saal sehr ernst nehmen, prüfen und weiter verfolgen. Wenn Fachleute wie Herr Rissi beispielsweise sagen, dass die Geothermie noch grosse Potentiale besitzt, werden wir dies überprüfen und dieser Sache nachgehen.

Gestatten Sie mir, zu zwei Punkten noch kurz Stellung zu nehmen. Verschiedene Votanten haben gesagt, wir hätten den Verkehr nicht angefasst und diesen sogar ausgeklammert. Schon als es um die Energiegesetzänderung ging, war der Verkehr natürlich ein Thema. Rückwirkend betrachtet müssen Sie mir recht geben: Mit der Energiegesetzänderung - Herr Kübler hat es angetönt - haben wir uns nahe an die Grenze des politisch Machbaren herangetastet. Und wenn ich «wir» sage, meine ich das Parlament und die Regierung gemeinsam. Hätten wir damals auch nur eine einzige Verkehrsmassnahme aufgenommen, wäre die Abstimmung - sie ist ja sehr knapp ausgegangen - bestimmt gescheitert, und wir hätten heute kein geändertes Energiegesetz. Hier also haben wir uns an die Grenze des Machbaren herangetastet.

Es ist völlig klar, dass der Verkehr mit einem Anteil von 30% am Gesamtenergieverbrauch ein wesentlicher Teil der Energiepolitik bildet. Der Verkehr ist aber ein System, das über die Kantons- und über die Landesgrenze hinausgeht. Deshalb ist es richtig, dass in diesem Bereich Energiesparmassnahmen vor allem durch den Bund getroffen werden müssen. So erklärt auch der Energieartikel in der Bundesverfassung den

Bund für Verbrauchsvorschriften von Fahrzeugen, Geräten usw. zuständig. Vorschriften allein werden aber auch hier nicht genügen, und mittelfristig gesehen müssen Instrumente greifen, die sich am Verursacherprinzip orientieren.

Hier hat der Bund mit der CO₂-Abgabe einen ersten Schritt getan; ich erinnere Sie noch einmal daran, dass sich der Zürcher Regierungsrat in der Vernehmlassung klar für diese ausgesprochen hat. Er ist sogar der Meinung, dass diese CO₂-Abgabe bedeutend griffiger ausgestaltet werden muss, wenn sie eine Lenkungsfunction ausüben soll. Er ist aber ebenso der Meinung, dass sie staatsquotenneutral ausgestaltet werden muss und dass sie europäisch harmonisiert sein muss, damit sie nicht zu Wettbewerbsverzerrungen führt.

Energiepolitik hat natürlich auch mit Luftreinhaltung zu tun. Wir sind daran, den Massnahmenplan Luftreinhaltung zu überarbeiten. Der Regierungsrat hat der Baudirektion den Auftrag gegeben, noch 1995 den Massnahmenplan überarbeitet vorzulegen. Ich muss gestehen - wir können aber nichts dafür -, dass dies 1995 nicht mehr möglich sein wird. Die Vorarbeiten sind zwar praktisch abgeschlossen, wir warten aber noch auf die Emissionsdaten des Bundes zu dieser Überarbeitung. Wir möchten nicht einen neuen Massnahmenplan Luftreinhalteverordnung in die Vernehmlassung schicken, der auf alten Emissionsdaten beruht.

Der Bund hat nun zugesagt, diese Daten noch in diesem Jahr zu liefern. Er wird sie auch der Öffentlichkeit vorstellen. Wir werden sie sofort einbauen und dann die Vernehmlassung durchführen. Ich hoffe, dass der Regierungsrat im 1. Quartal des nächsten Jahres den geänderten Massnahmenplan festsetzen kann. Aber auch hier gilt es - der Regierungsrat hat klare Prämissen gesetzt -, in machbaren Schritten vorzugehen. Es gilt Rücksicht zu nehmen auf das Kosten/Nutzenverhältnis und jene Massnahmen zu fördern, die ein günstiges Kosten/Nutzenverhältnis aufweisen, Kosten bezüglich Nutzen bei der Luftreinhaltung. Hier hat die individuelle Heizkostenabrechnung in Altbauten, Herr Kübler, ein recht günstiges Kosten/Nutzenverhältnis.

Es gilt aber auch, Massnahmen zu treffen, die volkswirtschaftlich verkraftbar sind; wir werden auch hier in machbaren Schritten weitergehen und haben schon bereits begonnen mit der ganzen CO₂-Problematik. Jede Massnahme, mit der wir den Verbrauch fossiler Energien vermin-

dern, hilft die CO₂-Problematik zu entschärfen. Soviel zum Verkehr und zur Luft.

Ich kann Sie noch orientieren, dass der Regierungsrat an einem der kommenden Mittwoche beschliessen wird, dass das Energiegesetz per 1.1.96 in jenen Teilen in Kraft gesetzt wird, zu denen es keiner Verordnung bedarf. An diesen Verordnungen, z.B. für die individuelle Heizkostenabrechnung, aber auch bei jener für erneuerbare Energien für Neubauten, arbeiten wir. Wir hoffen auch, zu Beginn des nächsten Jahres dem Kantonsrat diese Verordnungen vorlegen zu können. Wir gedenken nicht, Beamtenwillkür zu betreiben, Herr Kübler, aber Sie können doch nicht von uns verlangen, wir sollten die Gesetze nicht vollziehen, weder das Bundesgesetz noch das kantonale Energiegesetz, welchem das Volk zugestimmt hat. Wir werden es aber so vollziehen, wie es das Gesetz verlangt, dass es nämlich technisch machbar und wirtschaftlich verhältnismässig ist. An diesem Grundsatz werden wir uns orientieren; Sie werden bestimmt davon Kenntnis nehmen können. Soviel zu Ihren Voten.

Ich danke Ihnen nochmals für die interessante Diskussion und rufe Sie auf: Helfen Sie der Regierung mit, auch in diesem wichtigen Bereich der Energiepolitik immer die machbaren Schritte vorwärtszugehen.

Das Wort wird weiter nicht verlangt.

Damit hat der Kantonsrat vom Energieplanungsbericht 1994 Kenntnis genommen.

Das Geschäft ist erledigt.

3. Beschluss des Kantonsrates über die Bewilligung eines Kredits für die Erstellung des regionalen Radwegs S43/41 an der Bernstrasse S2, Teilstück Herweg bis Kantonsgrenze, in Dietikon und Urdorf (Antrag des Regierungsrates vom 9. August 1995 und gleichlautender Antrag der Kommission vom 20. Oktober 1995) 3459

Willy H a d e r e r (SVP, Unterengstringen), Präsident der vorberatenden Kommission: Es ist eine der selteneren Gelegenheiten, die der Kantonsrat mit diesem Geschäft momentan erhält, einen Neubau zu beschliessen. Mit diesen Worten hat sich der Baudirektor bei seinem Eintrittsvotum geäussert.

Erlauben Sie mir als Präsident der Planungsgruppe Limmattal - dieses Projekt befindet sich ja im Limmattal - zwei Bemerkungen dazu. Positiv: Es handelt sich um eines der drei dringendsten Projekte - ich schliesse die Nationalstrassen bei dieser Zusammenstellung aus. Negativ: Bei diesem wichtigsten Projekt, der Engstringer Kreuzung in Schlieren, wo ein Kreisel vorgesehen ist, der die ganze Verkehrssituation, insbesondere für den öffentlichen Verkehr, verbessern würde, wird dieser jeden Morgen behindert. Das hat zur Folge, dass der Bus von der rechten Limmattalseite früher fahren muss. Das wiederum hat zur Folge, dass der Modal split nicht verbessert wird. Es nehmen viele trotzdem ihr eigenes Auto. Ich möchte damit betonen, dass es sich hier um Projekte handelt, die der Verwirklichung harren.

Ich komme zum Geschäft. Die kantonsrätliche Kommission hat in ihrer Sitzung vom 20. Oktober den Antrag des Regierungsrates zur Erstellung des regionalen Radweges entlang der Bernstrasse Teilstück Herweg bis Kantonsgrenze in Dietikon und Urdorf zuhanden des Kantonsrates gutgeheissen.

Mit der Erstellung dieses Teilstücks entsteht eine durchgehende Radwegverbindung von Schlieren bis zur Kantonsgrenze am Mutschellen. Die Gesamtinvestitionen belaufen sich auf 3,7 Millionen Franken und verursachen jährliche Kapitalfolgekosten von Fr. 370'000. Es entstehen jährliche betriebliche Folgekosten von Fr. 52'950. Diese Kosten liegen im Rahmen vergleichbarer Anlagen. Obwohl die Kosten für das 2700 m lange Radwegstück als hoch erachtet werden, wird dem Kreditantrag im Sinne eines wichtigen Beitrags zur Verkehrssicherheit zugestimmt.

Eine Diskussion entstand im besonderen um ein kurzes Teilstück, nämlich ca. 100 m, welches aus topografischen Gründen nur ca. 2 m breit erstellt werden kann. Um auch hier auf eine Breite von mindestens 2,5 m zu kommen, hätte dies eine Krediterhöhung von rund Fr. 250'000 zur Folge gehabt. Ein entsprechender Antrag wurde von der Kommission grossmehrheitlich abgelehnt.

Die Kommission nahm Kenntnis davon, dass im Rahmen des beantragten Kredits, wo immer es möglich ist, eine Breite von 2,5 m angestrebt wird. Im Rahmen dieser Diskussion wurde auch darauf hingewiesen, dass die Strassenbaunormalien des Kantons Zürich eigentlich eine durchgehende Breite von 3 m verlangten, da es sich um einen in beiden Richtungen zu befahrenden Radweg in Kombination mit einem Fussweg handelt.

Zusammen mit den Bemerkungen, dass es sich um eine teure Vorlage handelt, und insbesondere unter der Vormerknahme, dass diese Kosten dem normalen Standard, vergleichbar mit andern Projekten, entsprechen, wurden Stimmen laut, es seien im Bereich der Strassenbaunormalien Korrekturen angezeigt. Dies übrigens nicht nur in dieser Kommission, sondern auch bei der Beratung des Vorstosses zur Tempo 30-Regelung. Im Zeichen der leeren Kassen ist es wohl an der Zeit, dass sich die Baudirektion diesem Thema annimmt und Voraussetzungen schafft, Strassenbauten auch mit weniger Aufwand zu vollziehen.

Die Kommission beschloss einhellig, diesem Kredit auf der Basis des vorgelegten Projekts zuzustimmen. Bestens danken möchte ich meinen Kolleginnen und Kollegen für die speditive und konstruktive Diskussion und dem Baudirektor für die tadellose Präsentation und Vorbereitung des Geschäfts.

Im Sinne der Ratseffizienz wollen sich die Mitglieder der Kommission eigener Erklärungen enthalten. Ich ersuche Sie, diesem unbestrittenen Projekt Ihre Zustimmung zu geben.

Vilmar K r ä h e n b ü h l (SVP, Zürich): Da ich nicht bis zum Schluss der Kommissionssitzung dabei war, habe ich diese Abmachung nicht mitbekommen und entschuldige mich deshalb für mein Votum.

Bauen wir diesen Radweg unter allen Umständen, sogar unter Aufgabe sämtlicher Minimalanforderungen, die aus Sicherheitsgründen einmal aufgestellt worden sind! Dies ist das gute Recht sowohl des Kantonsrates, der hier davon Gebrauch macht, als auch der Baudirektion, die diese Normalien einmal aufgestellt hat. Nur, wenn man solche Konzessionen eingeht, muss dies Konsequenzen haben, und zwar in zwei Richtungen, die der Kommissionspräsident bereits angetönt hat.

Erstens sind Objekte, die früher einmal bewilligt wurden und bis heute nicht realisiert werden konnten, auf der gleichen Basis nochmals zu überprüfen. Ich denke hier vor allem an den Radweg im Kempttal, wo uns seitens der Baudirektion versichert wurde, dass eine Redimensionierung erfolgt.

Zweitens: Die angesprochenen Normalien für den Radwegbau aus dem Jahre 1990 gelten nicht nur für den Kanton, sondern auch für die Städte Zürich und Winterthur. Dort werden solche Abweichungen nach unten, wie in diesem Projekt bewilligt, nicht gestattet bzw. gar nicht erst in

Erwägung gezogen, sondern mit dem Hinweis auf eben diese Normalien glattweg abgelehnt. Ich fordere deshalb die Baudirektion auf, die Normalien so zu ergänzen, dass Ausnahmen nach unten möglich sind und auch in den Städten kostengünstige Radwege erstellt werden können.

Ich hoffe, dass die Zustimmung zu diesem Radweg und die damit verbundenen Ausnahmen den Städten in geeigneter Form mitgeteilt wird.

Das Wort wird weiter nicht verlangt.

Eintreten

ist beschlossen, nachdem kein Antrag auf Nichteintreten gestellt wurde.

Detailberatung

Es erfolgen keine Wortmeldungen.

Schlussabstimmung

Der Kantonsrat stimmt der Vorlage 3459 mit 126:0 Stimmen zu, lautend:

- I. Für die Erstellung des regionalen Radwegs S 43/41 an der Bernstrasse S-2, Teilstück Herweg bis Kantonsgrenze, in Dietikon und Urdorf, wird ein Kredit von Fr. 3'700'000 bewilligt.
- II. Die Kreditsumme erhöht oder ermässigt sich entsprechend der Bauverteuerung oder -verbilligung zwischen der Aufstellung der Kostenberechnung (Preisstand Mai 1995) und der Bauausführung.
- III. Dieser Beschluss unterliegt dem fakultativen Referendum.
- IV. Veröffentlichung im Amtsblatt, Textteil.
- V. Mitteilung an den Regierungsrat zum Vollzug.

Das Geschäft ist erledigt.

**4. Motion Gustav Kessler, Dürnten, vom 3. Juli 1995 betreffend Entsorgung von Abfällen aus Betrieben in zugewiesene Verbrennungsanstalten der Region (schriftlich begründet) Seite 0000
KR-Nr. 163/1995, RRB-Nr. 2729/13.9.1995**

Die Motion hat folgenden Wortlaut:

Entsorgung von Abfällen aus Betrieben in zugewiesene Verbrennungsanstalten der Region

Der Regierungsrat wird eingeladen, die gesetzlichen Grundlagen zu schaffen, dass auch Abfälle aus Unternehmungen den regionalen Verbrennungsanlagen zuzuführen sind.

Die schriftliche Begründung wurde wie folgt abgegeben:

Oberstes Ziel der Abfallentsorgung muss es sein, Abfälle aus Siedlungen und Unternehmen umweltgerecht, d.h. mit möglichst wenig Rückständen und kurzen, umweltschonenden Transportwegen, zu beseitigen.

Für die Entsorgung von Siedlungsabfällen hat der Regierungsrat das Kantonsgebiet in Regionen mit zugewiesenen Kehrichtverbrennungsanlagen eingeteilt, damit diesem Grundsatz nachgelebt und die Planung der Kapazität erst ermöglicht wird.

Bei den Abfällen aus Unternehmen herrscht «Entsorgungsfreiheit», d.h. jeder Betrieb oder jede Entsorgungsfirma kann «seine» Kehrichtverbrennungsanlage selbst aussuchen. Dabei spielt selbstverständlich die Preisfrage eine entscheidende Rolle.

Ausserkantonale Anlagen, die einerseits mit zum Teil markanten Subventionen erstellt oder noch nicht auf dem allerneuesten Stand der Umwelttechnik («Musterknabe» Kanton Zürich) sind, können Preise anbieten, die selbst lange Transportdistanzen noch finanziell lukrativ machen. Dies widerspricht jedoch einer umweltgerechten Entsorgung.

Auch in der freien Marktwirtschaft ist es nicht angebracht, dass der Anbieter (Anlagen) zwar die Kapazität bereitstellen muss, der Nutzer (Entsorger) aber von jeder Verpflichtung befreit ist. Dies führt dazu, dass die restlichen Nutzer (Privathaushalte) durch überhöhte Sackgebühren zur Kasse gebeten werden.

Die Stellungnahme des Regierungsrates lautet auf Antrag der Direktion der öffentlichen Bauten wie folgt:

Art. 18 der Technischen Verordnung über Abfälle schreibt den Kantonen vor, ihr Gebiet für die Behandlung der Siedlungsabfälle in Einzugsgebiete für die einzelnen Abfallanlagen einzuteilen. Zudem können sie auch für andere Abfälle Einzugsgebiete festlegen, soweit dies für deren umweltgerechte Behandlung notwendig ist. In § 28 des Einführungsgesetzes zum Gewässerschutzgesetz (EG GSchG) ist das zugehörige Verfahren auf Kantonsstufe geregelt. Eine entsprechende Rege-

lung ist auch in § 24 des Abfallgesetzes enthalten. Diese tritt am 1. Januar 1996 in Kraft und ersetzt die Bestimmung im EG GSchG. Die von der Motion geforderte gesetzliche Grundlage ist demnach schon vollumfänglich vorhanden.

Am 25. September 1994 hat das Stimmvolk das Gesetz über die Abfallwirtschaft angenommen. Damit hat es die Verantwortlichkeiten gegenüber den früheren Regelungen neu bestimmt. So wurde in der Abstimmungszeitung, in der Erläuterung zu den §§ 16 «Siedlungsabfälle», 17 «Übrige Abfälle» und 35 «Vollzug durch die Gemeinde», festgehalten: «Die Gemeinden haben sich nur noch um die Haushaltabfälle und um ähnlich zusammengesetzte Abfälle aus Betrieben zu kümmern. Sie (...) sammeln die verbleibenden Abfälle ein und bringen sie zur Kehrichtverbrennungsanlage (...) Wer Abfälle aus Betrieben zu entsorgen hat, ist dafür selber verantwortlich und kann dafür selber den ökonomisch und ökologisch günstigsten Weg wählen.» Auf die Neuregelung der Verantwortlichkeiten haben sowohl die Privatwirtschaft als auch die öffentliche Hand bereits reagiert. So wurde beispielsweise am 24. August 1995 die Verbrennungsanlage der Holderbank Cement und Beton (HCB) in Rekingen eingeweiht, in welcher jährlich 70'000 t Altholz verwertet werden können. Umgekehrt verzichtet der Verwaltungsrat der Kehrichtverwertung Zürcher Oberland (KEZO) auf den Ersatz alter Öfen und lässt nach dem kurz vor Abschluss stehenden Neubau eines Ofens nur einen der bestehenden alten Öfen teilweise sanieren.

Übergangsphasen, wie sie sich auch bei der Umstellung auf das Abfallgesetz ergeben, sind für die Betroffenen oftmals mit Neuorientierungen und gewissen Schwierigkeiten verbunden. Mit dem Abfallgesetz wurden die Verantwortlichkeiten in der Abfallentsorgung jedoch klar und langfristig festgelegt. Kurzfristig auftretenden Umstellungsschwierigkeiten darf daher nicht mit einer Festsetzung von Einzugsgebieten für Betriebsabfälle und damit einer Umkehr der Verantwortlichkeiten begegnet werden. Dadurch würde die private Initiative unterlaufen und die Abfallwirtschaft verbliebe eine reine Staatsaufgabe. Entsprechend hat der Regierungsrat im Oktober 1994 lediglich die Sammelbereiche für brennbare, nicht verwertbare Siedlungsabfälle für die einzelnen Kehrichtverbrennungsanlagen festgelegt. Um bei den Kehrichtverbrennungsanlagen kurzfristig auftretende Umstellungsschwierigkeiten abzufedern, hat die Baudirektion Bestrebungen der einzelnen Verbren-

nungsanlagenhalter zur Beschaffung von Kehrrecht (unter Einhaltung von Rahmenbedingungen wie zeitliche Befristung oder Abnahme von Schlacken) stets unterstützt. Abgeschlossene Verträge, wie z.B. jener zwischen dem Kanton Zug und der Stadt Winterthur, wurden vom Regierungsrat jeweils genehmigt. Es besteht deshalb zurzeit keine Veranlassung, vom Zuweisungsrecht für Betriebsabfälle Gebrauch zu machen.

Der Regierungsrat beantragt daher dem Kantonsrat, die Motion nicht zu überweisen.

Gustav Kessler (CVP, Dürnten): Zuerst möchte ich meine Interessenbindung offenlegen. Ich bin «Güsel-Produzent», wie wahrscheinlich Sie alle, und zahle meinen Obolus in Form einer Gebühr. Dazu bin ich als Gesundheitsvorstand meiner Gemeinde Delegierter des Zweckverbands der KEZO in Hinwil und Kommissionsmitglied für die Statutenrevision eben dieser KEZO.

Dieser Rat und schlussendlich das Volk haben dem neuen Abfallgesetz zugestimmt. Der Regierungsrat hat für die Siedlungsabfälle eine Zuweisung an die fünf bestehenden Kehrrechtverwertungsanlagen angeordnet. Die Abfälle aus Betrieben jedoch sind dem freien Markt überlassen. Ich möchte dazwischenschieben, dass ich als Versicherungsmann in der Wirtschaft tätig bin und auch mit beiden Beinen dort stehe. Im Grundsatz bin ich für eine freie Marktwirtschaft, wo immer dies möglich ist. In dieser Wirtschaft aber gilt weitgehend das Vertragsrecht, das in aller Regel Rechte und Pflichten beinhaltet.

In der Abfallwirtschaft sieht dies nun aber nicht so aus. Mit der neuen Regelung sind die Betriebe nach marktwirtschaftlicher Ausrichtung frei, wo sie am kostengünstigsten entsorgen wollen. Demgegenüber sind die Kehrrechtverwertungsanlagen mindestens heute noch statuten-gemäss verpflichtet, auch diesen Kehrrecht entgegenzunehmen. Also Rechte ohne Pflichten oder Pflichten ohne Rechte.

Die Quintessenz daraus ist am Beispiel der KEZO, dass die Erweiterung aufgrund von Kapazitätsnormen mit Gewerbekehrrecht vorgenommen wurde, diesen nun aber nach neuer Regelung in ausserkantonale Anlagen gekarrt wird, weil dort dank massiven Bundessubventionen stark reduzierte, nicht wirklich kostendeckende Tarife verlangt werden können. Diese Tarife sind auch noch interessant, wenn dabei lange Transportwege in Kauf genommen werden müssen.

Wir stehen nun vor folgendem Problem: Der Kanton Zürich hat als Saubermann der Nation erstens mit erheblichen finanziellen Mitteln seine Anlagen auf den neuesten Stand gebracht. Zweitens: Andere Kantone sind vom Bund mit massiven Subventionen bedacht, weil sie ja arm sind. Jetzt sind sie in der Lage, gleiche Leistungen zu massiv günstigerem Preis anzubieten.

Drittens: Diese Regelung ist bundesweit unfair, wenn man das Verursacherprinzip hochhalten will. Zumindest müsste verlangt werden, dass die sogenannten finanzschwachen Kantone Gebühren ohne Einkalkulierung von Subventionen verlangen. Auf diese Weise könnten die erhaltenen Gelder in jährlichen Raten zurückbezahlt werden, was auch der leeren Bundeskasse gut tun würde.

Viertens: Da der Kanton Zürich dem Bund keine Weisungen erteilen kann, kommt aus finanzpolitischer und ökologischer Sicht nur eine Zuweisung auch für Gewerbebekehrte für eine Übergangsfrist von 15 Jahren in Frage. So lange kann im Extremfall die Situation der ungleichen Spiesse andauern.

Ich bitte Sie deshalb, die Motion zu überweisen und dem Regierungsrat Gelegenheit zu geben, auf dem Verordnungsweg dieses Problem zu lösen. Marktwirtschaft muss von Fairness begleitet sein. Es ist sicher nicht unser Ziel, mit einer weissen Weste dazustehen und den Schwarzpeter in der Hand zu halten. Schliesslich ist unsere Kantonsfarbe immer noch blau und nicht schwarz.

Peter Abplanalp (SVP, Oetwil a.S.): Herr Kessler fordert mit seiner Motion die Regierung auf, gesetzliche Grundlagen zu schaffen, dass auch Abfälle aus Unternehmungen den regionalen Verbrennungsanlagen zugeführt werden müssen.

Mit dem am 1. Januar 1996 in Kraft tretenden Abfallgesetz sind die geforderten gesetzlichen Grundlagen schon vollumfänglich vorhanden. Es trifft sicher zu, dass im Zeitpunkt der Übergangsphase zum Teil unsinnige Transporte durchgeführt werden. Auf der andern Seite soll aber auch auf diesem Gebiet eine gesunde Konkurrenz spielen. Es ist nicht einzusehen, dass alles und jedes dem Staat überlassen wird.

Es hat sich aber auch gezeigt, dass die öffentliche Hand auf die neue Situation reagiert hat, zum Beispiel in der KEZO, Hinwil. Dort wird ein geplanter neuer Verbrennungsofen nicht eingebaut. Da im jetzigen

Zeitpunkt kein Handlungsbedarf besteht, bitte ich Sie im Namen der SVP-Fraktion, diese Motion nicht zu überweisen.

Theo S c h a u b (FDP, Zürich): Ich habe ein Stück weit Verständnis für das Anliegen von Herrn Kessler. Ideal wäre tatsächlich ein ausgewogenes, dezentrales, mengenmässig anpassungsfähiges Angebot, das ohne lange Anfahrtswege zu erreichen wäre. Die Zuteilungen, wie sie Herr Kessler vorsieht, verhindern aber eine rationelle Entsorgung.

Er spricht auch von einem Musterknaben. Ich gehe noch weiter und spreche von einem Musterpärchen. Es sind nämlich die Stadt und der Kanton fast ein Traumpaar, die ein Überangebot an Entsorgungsmöglichkeiten anbieten.

Als Schulbeispiel für eine starre Planung dient die überdimensionierte Sonderabfallsammelstelle im Hagenholz. Sie ist weit überdimensioniert, und ich frage mich bald, was mit den dortigen leeren Räumen noch gemacht wird. Zum Glück aber spielt die Konkurrenz und der Fortschritt in der Entsorgung. Die Mengen entwickeln sich nicht in der prophezeiten Art und Weise, sondern sie gehen zurück, denn man hat längst festgestellt, dass Vermindern und Verhindern viel wirksamer ist als Entsorgen.

Auch andere Kantone bieten Entsorgungsmöglichkeiten an, und private Unternehmungen haben die Abfälle neu entdeckt. Früher nannten sie sich Abfallhändler, heute handeln sie mit Wertstoffen. Der Markt spielt, die Konkurrenz ist da, und sie ist wichtig, auch wenn die Kantone einbezogen sind. Da habe ich gar nichts dagegen einzuwenden. Wenn die Kantone eingebunden sind, sind wir sicher, dass nicht auch noch staatlich diktierte hohe Preise zur Anwendung kommen.

Eine feste Zuteilung der Versorgungsanlagen würde den Markt blockieren und flexible Lösungen in alle Zukunft verhindern. Das Abfallgesetz hält fest: «Wer Abfälle aus Betrieben zu entsorgen hat, ist selber dafür verantwortlich und kann dafür selber den ökologisch und ökonomisch günstigsten Weg wählen.» Ohne eine solche Regelung wäre zum Beispiel die äusserst sinnvolle Nutzung der Energie aus den 70'000 Tonnen Altholz aus der Zementfabrik Holderbank gar nicht möglich geworden. Lassen Sie den Markt spielen, lassen Sie private Unternehmungen und die Kantone am Markt teilnehmen. Das können Sie tun, indem Sie diese Motion nicht unterstützen.

Peter Stirnemann (SP, Zürich): Auch die Sozialdemokratisch-gewerkschaftliche Fraktion wird die Motion nicht unterstützen. Auch wir haben ein gewisses Verständnis dafür, dass Unzufriedenheit, ja Verärgerung aufkommt, wenn neue Ofenlinien von Kehrichtverbrennungsanstalten da und dort schlechter ausgelastet sind als prognostiziert. Verhaltensänderungen sind wohl auch in bezug auf den Umgang mit Abfall nicht leicht vorherzusehen und präzise zu prognostizieren.

Die Lösung nun darin zu sehen, sofort mit zusätzlichen gesetzlichen Regelungen auch gewerbliche Unternehmen örtlich regional fest an bestimmte KVA zu binden, halten wir ein halbes Jahr nach Annahme des Abfallgesetzes für verfehlt und verfrüht. Das Abfallgesetz muss sich in der Praxis erst einmal richtig einspielen und Wirkung zeigen können. Dazu braucht es Zeit. Es muss sich erst klar, eindeutig und dauerhaft zeigen, wo, wann und warum sich Überkapazitäten in bestimmten KVA einstellen. Vorerst müssen die KVA selbst, aber auch in Koordination mit dem Gewerbe, die Möglichkeit haben, die Aufgabe der wirtschaftlichen Verwertung von Abfällen nach unternehmerischen Gesichtspunkten zu lösen. Dies durchaus im Sinne des Abfallgesetzes. Letztlich wäre gescheiter, überflüssige Öfen stillzulegen, statt durch quasi-monopolistische Regelungen - und dies über 50 Jahre -, den KVA künstlich Abfallmärkte zu sichern und zu erhalten. Dies wäre sicher nicht im Sinne des Abfallgesetzes.

Dr. Marie-Therese Büsser-Beer (Grüne, Rüti): Ich empfinde es, zusammen mit vielen Bürgerinnen und Bürgern, als stossend, wenn die Kehrichtverbrennungsanlagen in unserem Kanton nicht ausgelastet sind und deshalb die Sackgebühren bei uns steigen, das heisst, wenn unsere Anstrengungen zur Abfallverminderung in diesem Sinne überhaupt nicht belohnt werden.

Daneben lesen wir dauernd Artikel in der Zeitung, wie Kehrichtverbrennungsanlagen und Zweckverbände in einer richtigen Jagd auf Kehricht darauf aus sind, ihre Anlagen möglichst auszulasten, und dieser Kehricht kommt beileibe nicht nur aus der Region oder der Schweiz, sondern auch weit entfernt aus dem Ausland. Daneben können die Betriebe in der Region dort entsorgen, wo es am günstigsten ist. Ich denke, da stimmt etwas nicht.

All dies könnte wesentlich verbessert werden, wenn der Regierungsrat von seinem Zuweisungsrecht, das er mit der Einführung des neuen

Abfallgesetzes oder der technischen Verordnung über Abfälle heute bereits hat, Gebrauch machen würde. Dies aber will der Regierungsrat offensichtlich nicht.

Auf die Probleme, die sich bei der freien Wahl der Entsorgung stellen, geht der Regierungsrat in seiner Antwort leider überhaupt nicht ein. Auch nicht auf Probleme wie beispielsweise die Transportdistanzen, die aufgrund kleiner Preisunterschiede der verschiedenen Entsorgungsanlagen oft zu einer ökologisch völlig unnötigen Belastung führen.

Weshalb entstehen diese Preisunterschiede? Es ist klar, dass Anlagen, die nicht mehr dem neusten Stand der Technik entsprechen, billigere Preise anbieten können, ebenso Anlagen in andern Kantonen, die teilweise von massiven Subventionen profitieren. Damit haben die KVA im Kanton Zürich völlig ungleich lange Spiesse, weil sie nach der Einführung des Abfallgesetzes nicht mehr von Subventionen profitieren können. Sie werden in diesem Wettbewerb keine Chance haben.

Auch zum Problem der kleinen Auslastung, die zu einer Erhöhung des Preises für Siedlungsabfälle führt, geht der Regierungsrat in seiner Antwort nicht ein.

Uns Grünen ist klar, dass wir uns im Moment im Abfallbereich in einer Umbruchphase befinden. Wir haben aber starke Vorbehalte gegenüber dem freien Markt, wenn nur die Ökonomie und nicht zusätzlich auch die Ökologie berücksichtigt wird. Die Rahmenbedingungen, die wir heute in Sachen Transportpreise haben, sind nicht so, dass die Ökologie irgendeine Chance hätte, denn die Transportpreise fallen bei den Treibstoffpreisen, wie wir sie heute haben, überhaupt nicht ins Gewicht.

Obwohl wir der Meinung sind, dass die Anliegen der Motion bereits heute ohne Gesetzesänderung durch den Regierungsrat verwirklicht werden könnten, werden wir die Motion unterstützen. Wir möchten den Regierungsrat damit auffordern, die Situation nach Inkraftsetzen des neuen Abfallgesetzes genau im Auge zu behalten. Wir erwarten, dass die ökologischen Rahmenbedingungen für die Betriebe so gesetzt werden, dass sie dem Geist des neuen Gesetzes nicht widersprechen. Dies wird bestimmt dann nicht erfüllt, wenn die Abfälle ungebührlich weit zur Entsorgung herumgekartt werden, obwohl in der Region gleichwertige Entsorgungsmöglichkeiten bestehen.

Kurt S c h r e i b e r (EVP, Wädenswil): Flexibel sein, ist ein Schlagwort, das auch für Gesetzeswerke gilt. Man kann sicher sagen, dass das

Abfallgesetz in dieser Beziehung einen Kompromiss darstellt. Auf der einen Seite sollen die Abfälle aus Haushaltungen in vorgeschriebene regionale Sammelstellen abgeschoben werden, auf der andern Seite soll die Marktwirtschaft spielen, indem die industriellen Abfälle nicht unbedingt in der Region entsorgt werden müssen. So weit, so gut.

Jetzt kommt die freie Marktwirtschaft, die nur dem Profit nachrennt und hier eine Fratze zeigt, indem sofort auf das Allerbilligste ausgewichen wird, koste es, was es wolle. Und einmal mehr zahlt die Rechnung unsere Umwelt als solche. Ich finde dies sehr bedauerlich, und auch die EVP-Fraktion schliesst sich dieser Meinung an.

Auf der andern Seite müssen wir aber auch sehen: Weshalb kann man den Markt nicht spielen lassen? Weshalb kann sich die ganze Sache nicht nach einer gewissen Zeit einpendeln? Aus diesem Grunde ist eine Minderheit unserer Fraktion zur Erkenntnis gelangt, dass man diese Motion nicht unterstützen kann.

Zusammengefasst: Ein Grossteil der EVP-Fraktion wird die Motion unterstützen, eine Minderheit wird dies aus den dargelegten Gründen nicht tun.

Gustav Kessler (CVP, Dürnten): Aus der Diskussion möchte ich nur noch eines herausgreifen. Wenn man ein neues Abfallgesetz macht und darin Änderungen vorschreibt, die vorher nicht so waren, ist es nichts als recht, wenn man Übergangsfristen setzt. Diese Übergangsfristen müssen wir den KVA zubilligen, damit sie sich entsprechend einstellen und die Kapazitäten entsprechend reduzieren können. Es ist unfair, Anlagen zu projektieren und über sie abstimmen zu lassen auf Grundlagen, die nachher verändert werden. Wenn man etwas verändert, soll man so gut sein und Übergangsfristen machen, damit man sich darauf einstellen kann.

In diesem Sinne möchte ich meine Motion verstanden wissen. Ich bin allerdings bereit, sie in ein Postulat umwandeln zu lassen und dem Regierungsrat Gelegenheit zu geben, zusammen mit der Motion Rutschmann über Privatisierung diese ganze Geschichte nochmals zu überdenken.

Regierungsrat Hans Hofmann: Ich möchte Sie bitten, den Vorstoss von Herrn Kessler auch als Postulat nicht zu überweisen.

Herr Kessler verlangt, dass die gesetzlichen Grundlagen zu schaffen seien, dass auch Abfälle aus Unternehmungen den regionalen Verbrennungsanlagen zuzuführen sind. Diese gesetzlichen Grundlagen - das wurde nicht bestritten - existieren. Der Regierungsrat hat dieses Zuweisungsrecht bereits aufgrund des Bundesgesetzes, aber auch aufgrund des kantonalen Abfallgesetzes. Auch als Postulat rennt der Vorstoss offene Türen ein.

Daher ist auch der Vorwurf von Frau Büsser nicht ganz gerechtfertigt, wir hätten uns zur ganzen Problematik nicht geäußert. Es wurden hier nur gesetzliche Grundlagen verlangt. Das aber braucht es nicht. Aus diesem Grund ist die Antwort relativ kurz.

Ich gebe Herrn Kessler recht: Im Moment besteht eine Verzerrung der Tarife im interkantonalen Vergleich. Das ist bei den Deponien noch viel ausgeprägter als bei den Verbrennungsanlagen. Dieses Phänomen ist aber vorübergehend, denn auch die andern Kantone werden ihre Verbrennungsanlagen nachrüsten müssen. Hier laufen entsprechende Fristen. Auch die billigen Deponien werden einmal gefüllt sein; dann gelten für neue Deponien die Vorschriften des Bundes. Also handelt es sich um eine vorübergehende Verzerrung, die sich ausgleichen wird.

Der Regierungsrat bekennt sich klar zum Grundsatz des Abfallgesetzes, dass Siedlungsabfälle Sache des Staates, der Gemeinden sind, hingegen soll bei Abfällen aus der Wirtschaft der freie Markt spielen. In der Abstimmungszeitung zum Abfallgesetz kam dies ganz klar zum Ausdruck. Ich zitiere: «Wer Abfälle aus Betrieben zu entsorgen hat, ist dafür selbst verantwortlich und kann dafür selber den ökonomisch und ökologisch günstigsten Weg wählen.» Das Zürcher Volk hat diesem Abfallgesetz, das diesen Grundsatz enthält, zugestimmt. Wir können nun nicht ein halbes Jahr später etwas anderes machen. Ich bitte Sie, die Motion auch als Postulat nicht zu überweisen.

Das Wort wird weiter nicht verlangt.

Schlussabstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 76:27 Stimmen, die in ein Postulat umgewandelte Motion KR-Nr. 163/1995, RRB-Nr. 2729/13.9.95 *nicht* an den Regierungsrat zu überweisen.

Das Geschäft ist erledigt.

5. Interpellation Helen Kunz, Opfikon, vom 3. Juli 1995 betreffend Submissionsverfahren auf dem Flughafen Zürich (schriftlich begründet)

KR-Nr. 166/1995, RRB-Nr. 2585/23.8.1995

Die Interpellation hat folgenden Wortlaut:

Submissionsverfahren Flughafen Zürich

Bei der Abwicklung von Aufträgen im Zusammenhang mit Flughafen-Ausbauten werden Vorwürfe laut, dass diese zum Teil recht ungewöhnlich ausgeschrieben und abgewickelt werden.

Ich frage deshalb den Regierungsrat an:

1. Wie sind in der kantonalen Submissionsverordnung die finanziellen und personellen Zuständigkeiten für die Vergabe von Aufträgen geregelt? Gelten diese auch vollumfänglich für den Flughafen Zürich?
2. Wie verhält es sich bei der Vergabe von grösseren Aufträgen durch die Flughafen-Immobilien-Gesellschaft (FIG), in deren Verwaltungsrat zwei Regierungsräte und Chefbeamte als Vertreter der öffentlichen Hand sitzen?
3. Ist dem Regierungsrat bekannt, dass grössere Aufträge - aus welchen Gründen auch immer - aufgeteilt werden (Umgehung der Ausschreibepflicht)?
4. Existiert für den Flughafen eine Unternehmerstatistik, die gewährleistet, dass Firmen und Büros ausgewogen berücksichtigt werden?
5. Wer kontrolliert die Einhaltung der Submissionsverordnung?
6. Sieht der Regierungsrat Mängel in der Submissionsverordnung von 1963? Wird sie eventuell überarbeitet und den heutigen Anforderungen angepasst?

Die schriftliche Begründung wurde wie folgt abgegeben:

Aufgrund von vertraulichen Informationen muss davon ausgegangen werden, dass der in der Presse geschilderte Fall die Spitze eines Eisbergs darstellen könnte. Im Hinblick auf die Realisierung der 5. Baustufe ist es wichtig, dass die Investitionen auf dem Flughafen Zürich möglichst breit gestreut, kostengünstig und in technisch vernünftigen Rahmen getätigt werden. Jeder Verdacht auf Ungereimtheiten muss von allem Anfang an ausgeschlossen sein.

Die Antwort des R e g i e r u n g s r a t e s lautet auf Antrag der Direktion der öffentlichen Bauten wie folgt:

Die der Volkswirtschaftsdirektion unterstellte Flughafendirektion (FDZ) ist für den Betrieb des Flughafens Zürich verantwortlich. Für die FDZ gilt als kantonales Amt das kantonale Verwaltungsrecht und damit auch die Submissionsverordnung. Aufträge für Arbeiten und Lieferungen über Fr. 100'000 vergibt der Regierungsrat. Bei Aufträgen für Bauten des Staates bis Fr. 300'000 im Einzelfall hat der Regierungsrat die Zuständigkeit an die Baudirektion delegiert, welche u.a. auch die Arbeiten auf dem Flughafen betreut.

Gemäss geltendem Organisationsreglement der Flughafen-Immobilien-Gesellschaft (FIG) fällt die Vergabe von grösseren Aufträgen, d.h. von solchen, deren Auftragssumme Fr. 500'000 übersteigt oder deren Vergabe einen Grundsatzentscheid in baulicher, technischer, betrieblicher und finanzieller Hinsicht darstellt, in die Zuständigkeit der Baukommission. Diese besteht reglementarisch aus fünf bis neun Mitgliedern, welche vom Verwaltungsrat gewählt werden, ohne jedoch diesem angehören zu müssen. Die Vergabungen erfolgen in der Regel aufgrund eines eingeladenen Unternehmerwettbewerbs. Die entsprechenden Unternehmerlisten werden jeweils basierend auf Vorschlägen des federführenden Architekten oder Planers durch das FIG-Projektmanagement nach den Kriterien der fachlichen Kompetenz, der Bonität sowie allfälliger bisheriger Erfahrungen erstellt und danach von der Baukommission, allenfalls mit Änderungen und Ergänzungen, genehmigt. Das gemäss Beschluss der Baukommission praktizierte Wettbewerbsverfahren sieht vor, nach technischer und rechnerischer Prüfung der Angebote eine einmalige Abgebotsrunde durchzuführen, wobei allen Bewerbern das tiefste und höchste Angebot (ohne Namensnennung) bekanntgegeben wird.

Nach § 6 der Submissionsverordnung sind die Arbeiten in der Regel nach Arbeitsgattungen getrennt auszuschreiben. Aus allgemeinen verwaltungsrechtlichen Regeln ergibt sich, dass grössere Aufträge nicht zur Umgehung der Ausschreibepflicht aufgeteilt werden dürfen.

Die von der Baudirektion gemäss § 13 Abs. 2 der Submissionsverordnung geführte zentrale Unternehmerstatistik findet bei gleichwertigen Bewerbern auch bei kantonalen Auftragsvergaben für den Flughafen Anwendung.

Die Einhaltung der Submissionsverordnung wird bei den einzelnen Vergabungen im Rahmen der jeweiligen Zuständigkeiten kontrolliert. Gemäss Finanzhaushaltsgesetz prüft die Finanzkontrolle stichprobenweise Bauabrechnungen. Baubegleitende Revisionen, die auch die Auftragsvergabe beinhalten, sind Gegenstand eines Pilotprojekts.

Die Submissionsverordnung vom 19. Dezember 1968 hat sich bewährt. Aufgrund des neuen GATT-Übereinkommens über das öffentliche Beschaffungswesen, welches am 1. Januar 1996 in Kraft tritt, werden jedoch auch in den Kantonen neue Submissionserlasse erforderlich. Der Regierungsrat wird noch in diesem Herbst dem Kantonsrat Antrag stellen über den Beitritt zur interkantonalen Vereinbarung über das öffentliche Beschaffungswesen.

Helen K u n z (LdU, Opfikon): Die Antwort des Regierungsrates hätte nicht fader und nichtssagender ausfallen können. Je tiefer man nämlich Einblick in die Abläufe gewinnt, desto verschlungener sind die Pfade. Dabei sind Beweise natürlich äusserst schwierig beizubringen. Solange nichts nach draussen dringt, funktioniert alles bestens.

Ich erinnere nur daran, dass im Frühjahr 1995 bei den Verantwortlichen des Flughafens niemand daran Anstoss nahm, dass Mitglieder der FIG-Baukommission sich selber sehr gerne die Aufträge zuschanzten. Erst als der Tages-Anzeiger auf diesen Missetand aufmerksam machte, fand auch der Verwaltungsrat das Ganze unschön. So dürfte es auch in andern Fällen sein, die erst aufgedeckt werden müssten.

Zweites Beispiel: Die GPK konnte kürzlich zehnjährige Altlasten im Zusammenhang mit dem Flughafen aufdecken. Es wurden damals Millionenbeträge ohne Submission vergeben, nach dem Motto: «Gibst du mir, geb ich dir». Gegengeschäfte führen bekanntlich schnell einmal zu Filz. Wie wir ebenfalls wissen, wurde bei der Bezirksanwaltschaft Bülach eine Strafklage gegen die Vergabungspraxis auf dem Flughafen eingereicht. Die Abklärungen sind noch im Gange.

Zu den einzelnen Antworten des Regierungsrates: Die finanziellen und personellen Zuständigkeiten sind geregelt, doch stellt sich die Frage der Kontrolle. Hier mangelt es sehr. Aufträge des Kantons können bis Fr. 300'000 ohne Regierungsratsbeschluss vergeben werden; bei der FIG sind es Fr. 500'000 übersteigende Beträge, die via Baukommission gehen. Betrachtet man nun deren Mitglieder näher, scheint das Beziehungsnetz zu spielen. Kein einziges Behördenmitglied, kein politischer

Vertreter, zum Beispiel ein Regierungsrat, ist dabei und übernimmt die politische Verantwortung. Das ist schlecht.

So wundert es mich nicht, dass Aufträge aufgrund eingeladener Unternehmerwettbewerbe vergeben werden und das politische Fingerspitzengefühl weitgehend fehlt. Ingenieur- und Architektenaufträge werden praktisch nie ausgeschrieben (Aussage von Herrn Regierungsrat Hofmann). Die Firma Locher zum Beispiel, betreibt ein eigenes Büro in Kloten, das nur für den Flughafen arbeitet. Auf die Frage, warum die Arbeiten nicht direkt durch die kantonale Verwaltung übernommen würden, lautet die Antwort: «In der kantonalen Verwaltung herrscht Personalstopp.» Im übrigen erhalte die Firma Locher dafür keine Strassenaufträge.

Die Firma Elektrowatt, auch ein bevorzugtes Unternehmen, hat bei neuen Vergabungen einfach eine erfolgreiche frühere Unternehmerofferte kopiert und eingereicht. Der Auftrag war wiederum gerettet, allerdings um einiges teurer.

Auch werden, um immer wieder gleiche Firmen zu berücksichtigen, absolut unnütze Auflagen gemacht. So wurde vorgeschrieben, ganz bestimmte Heizrohre einer ganz bestimmten Firma zu verwenden, da sie möglicherweise schon bestellt waren, aber in der vorgeschriebenen Art nichts brachten, sondern nur teurer waren. Ein Fachmann erklärte, dies sei vergleichbar mit einem Gartenhag aus nichtrostendem Chromnickelstahl, der zusätzlich noch mit Rostschutzfarbe gestrichen werde. Dadurch wird die Tatsache bestätigt, dass auf dem Flughafen nur das Teuerste und Exklusivste gut genug ist. Man will keinen Mercedes, sondern eher einen Rolls-Royce und ja nicht etwas, das andernorts bereits vorhanden ist und bestens funktioniert. Siehe das in der Presse erwähnte Hausleitsystem, das noch nicht erprobt war und deshalb Probleme bot.

Ein Hausleitsystem wurde als nicht gut genug befunden, obwohl es auf andern Flughäfen wie Amsterdam, Paris und München tadellos arbeitet und anstelle von 8 Mio. Franken nur deren 3 Mio. kostete. Dieser Fall betrifft die FIG. Ich bin der Meinung, dass auch bei der FIG nicht alles erlaubt sein darf, ist doch der Kanton an ihr mit 30% finanziell beteiligt, und zwei Regierungsräte sitzen in deren Verwaltungsrat.

Im Juni 1995 wurde die Regelung für eine Standplatzheizungsanlage vergeben. In der Industrie ist es üblich, dass eine Heizung inklusive Regelung angeboten wird. Es ist anzunehmen, dass, um eine offizielle

Ausschreibung zu vermeiden, die Regelung von der Heizung getrennt wurde. Salomitaktik, sage ich dem. Es wurde nur die Regelung vergeben, zu welchem Preis ist geheim. Es wurden lediglich vier Unternehmen zum Wettbewerb eingeladen, und es ist zu befürchten, dass der Auftrag nicht kostengünstig vergeben wurde und im Unterhalt noch einiges teurer zu stehen kommt.

Nach wie vor stellt sich die Frage, ab welchem Betrag zwingend ausgeschrieben werden muss. Dies geht aus der Antwort des Regierungsrates nicht hervor. Allerdings ist mir auch bekannt, dass in der Submissionsverordnung recht viel Gummi vorhanden ist und Einschränkungen bestehen wie «wenn es die Zeit zulässt» oder «wenn es keine Spezialaufträge sind.»

Übrigens könnte man auch den in der 5. Ausbautappe vorgesehenen Schilfteich in die Kategorie der Einmaligkeit einordnen. Er ist in dieser Grösse erstmalig, und niemand weiss, wie er funktionieren wird. München hat auch eine ökologische Entsorgung, deren Erfahrungen man hätte nützen können.

Wie Sie sehen, genügt es also nicht, eine Submissionsverordnung zu haben, sondern auch deren Einhalten muss kontrolliert werden, was auf dem Flughafen und neuesten Berichten zufolge in der Bauabteilung nicht passiert. Deshalb wurde auch die Frage 3 betreffend die Aufteilung von grösseren Aufträgen nicht beantwortet. Sie konnte nicht beantwortet werden. Ein absolut neutrales Controlling müsste eingesetzt werden.

Fazit: Wenn auf dem Flughafen vielleicht unseriös vorgegangen wird, frage ich mich ernsthaft, ob nicht das gleiche Vorgehen für die ganze Baudirektion zutrifft. Wie erwähnt, gibt es ähnlich gelagerte Fälle. Es sind ja oft die gleichen Leute involviert. Aus verständlichen Gründen kommen natürlich Informationen nur von ehemaligen Angestellten und Beamten. Wenn vor einigen Jahren mit Luxusreisen und Aufenthalten in St. Moritz gehandelt wurde - Einladende: Bauunternehmen, Eingeladene: Kantonale Beamte -, weiss ich nicht, ob dies heute alles in schönster Ordnung ist. Abklärungen von aussen wären dringend nötig; immerhin sind dies happige Vorwürfe.

Interne Untersuchungen wurden an die Hand genommen, doch fehlt mir nach Erfahrungen in der Finanzdirektion, Fall Huber, und in der Polizeidirektion, Fall Spring/Thomann, der Glaube an deren Ernsthaftigkeit.

Wenn Sie, meine Kolleginnen und Kollegen, zufrieden sind mit allem was auf dem Tisch liegt, o.k., ich bin es nicht. Wenn Herr Regierungsrat Hofmann beweisen kann, dass alles, was an Informationen vorliegt, erlogen ist, um so besser.

In Anbetracht des riesigen Ausbauvolumens der 5. Ausbautappe müsste zumindest erstens sparsam mit Steuergeldern umgegangen werden, möglichst günstig auch in bezug auf Folgekosten, zweitens sauber und breitgestreut vergeben werden, damit nicht immer die gleichen, sondern möglichst viele Unternehmen davon profitieren, und drittens ein neutrales Controlling eingesetzt werden, das die Submissionsverordnung und die Richtlinien laufend überwacht.

Auch die Finanzkommission und die GPK sind aufgerufen, ein besonderes Augenmerk auf die Abläufe innerhalb der Baudirektion zu richten. Den Bürgern, den Steuerzahlern sind wir seriöse Arbeit und vor allem Vertrauen schuldig.

Hans-Peter Z ü b l i n (SVP, Weiningen) stellt Antrag auf Diskussion - ein anderer Antrag wird nicht gestellt - und führt aus: Frau Kunz, es überrascht mich sehr, dass ausgerechnet Sie sich um das Gewerbe sorgen; ich möchte Ihnen dafür sehr herzlich danken.

Gleichzeitig geben Sie dem Gewerbe wieder eins ans Bein, indem Sie sagen, Prinzip im Gewerbe sei der Grundsatz: «Gibst du mir, geb ich dir». Das, meine ich, ist nicht das Ziel des Gewerbes.

Auch mir als Gewerbevertreter ist die Einhaltung der Submissionsverordnung sehr ans Herz gewachsen. Mit der Antwort des Regierungsrates kann sich die SVP-Fraktion im grossen und ganzen einverstanden erklären, ausser in drei Punkten:

Zur Frage 3 der Interpellation gibt die regierungsrätliche Antwort keine konkrete Auskunft; sie bezieht sich lediglich auf § 6 der Submissionsverordnung. Damit ist diese Frage sicher nicht richtig beantwortet.

Die Frage 6 hätte sich Frau Kunz sparen können, denn, hätte sie sich an der richtigen Stelle informiert, hätte sie erfahren, dass bereits eine neue Submissionsverordnung beim Kanton in Bearbeitung ist.

Drittens möchte ich sagen, dass die FIG grösstenteils privatwirtschaftlich orientiert ist und somit die Aufträge nach privatwirtschaftlichen Prinzipien vergibt.

Ruedi Keller (SP, Hochfelden): Ich teile die Auffassung von Frau Kunz, dass auf konkrete Fragen sehr allgemein und relativ nichtssagend geantwortet wurde. Ich erlaube mir deshalb, nochmals drei Fragen an den Baudirektor zu stellen. Die ersten beiden beziehen sich ausschliesslich auf einen Artikel in der Zeitschrift Cash vom 30. Juni 1995.

Fall 1: Im letzten Jahr wurde im Terminal B für rund 2 Mio. Franken eine neue Auto-Flächenheizung eingerichtet. Noch bevor die Ausschreibungsfrist abgelaufen war, wurde die Herstellung von Heizungsrohren durch eine Gossauer Firma veranlasst. Andere Firmen hätten die Rohre zu einem rund 60-70% günstigeren Preis geliefert. Der Leiter des Tiefbauamts hätte zwar die Korrektur der fehlerhaften Ausschreibung angeordnet, der Auftrag an die genannte Firma wurde aber aufrecht erhalten. Meine Frage zu diesem Fall: Stimmt diese Darstellung, und was sagen Sie, Herr Regierungsrat, dazu?

Fall 2: Mit Schreiben vom 25. April 1995 teilte das Tiefbauamt mit, dass der Regierungsrat den Hauptauftrag an die Lehmann AG vergeben habe. Als die Mitbewerber vom regierungsrätlichen Beschluss erfuhren, waren die entsprechenden Bauarbeiten im Flughafen Kloten jedoch bereits im Gange. Dazu dieselbe Frage: Stimmt diese Darstellung, und was sagen Sie dazu?

Meine dritte Frage: Wer ist verantwortlich für eine korrekte Anwendung der Submissionsverordnung bei Flughafenbauten?

Regierungsrat Hans Hofmann: Ich möchte die konkreten Fragen beantworten, die gestellt wurden, weise aber die pauschalen Vorwürfe von Frau Kunz in Vertretung des abwesenden Volkswirtschaftsdirektors, auch soweit sie die FIG betreffen, in aller Form zurück. Wir halten uns an die Submissionsverordnung. Die FIG hat eigene Richtlinien, die dort eingehalten werden.

Ich kann also nur für die Baudirektion, in diesem Fall für das Tiefbauamt, sprechen. Auch wir halten uns an die Submissionsverordnung und berücksichtigen nicht immer die gleichen Unternehmen. Es kommt aber vor, dass eine Anlage auf dem Flughafen erweitert werden muss und dass man den Auftrag gar keiner andern Firma geben kann als jener, welche die Anlage installiert hat, weil die gleiche Anlage erweitert wird. Da ist natürlich ein Sachzwang vorhanden.

Wo immer möglich aber halten wir uns an die Verordnung. Wir schreiben öffentlich aus, soweit es Aufträge über Fr. 500'000 betrifft. Wenn

es nur wenige Firmen gibt, die einen entsprechenden Auftrag überhaupt ausführen können, machen wir einen Wettbewerb auf Einladung und laden nur diese spezialisierten Firmen ein.

Zu den Fragen von Herrn Keller: Bei den Heizrohren ist tatsächlich etwas schief geraten bei der Ausschreibung, indem die Rohre fest vorgeschrieben wurden. Es wurde nicht gesagt, es müssten Rohre in dieser oder jener Qualität sein, sondern es wurde nur ein Fabrikat erwähnt. Damit wurde natürlich eine Firma, die dieses Fabrikat verwendet, bevorzugt. Der Fehler wurde erkannt, die Submission mit der entsprechenden Berichtigung wiederholt. Aber auch nach der zweiten Submission war der gleiche Unternehmer der günstigste. Er hat dann den Auftrag erhalten.

Das ist der Stand meiner Kenntnisse; in diesem Fall ist übrigens eine Aufsichtsbeschwerde an den Regierungsrat gerichtet worden, die jetzt von den Juristen abgeklärt wird. Genau in diesem Fall ist auch eine Strafklage bei der Bezirksanwaltschaft Bülach eingereicht worden; hier laufen die Abklärungen, ob tatsächlich noch weitere Fehler begangen worden sind. Ich glaube nicht, dass hier ein unkorrektes Verhalten vorliegt.

Zur Frage 2: Ich glaube nicht, dass wir vor Vergabe einer Arbeit mit den Arbeiten beginnen. Meistens vergibt der Regierungsrat diese Aufträge, und es ist auch schon vorgekommen, dass der Regierungsrat eine Vergebung zurückgewiesen und weitere Abklärungen verlangt hat. Dies beispielsweise, wenn zwei Unternehmen gleichwertig sind und allenfalls eine andere Gewichtung vorgenommen wurde. Ich glaube kaum, dass man mit den Arbeiten beginnen kann, bevor die Arbeit vergeben ist, es sei denn, es handle sich um einen Folgeauftrag für eine Arbeit, die bereits läuft und der Baufortschritt etwas schneller ging als die Administration mit der Weitervergabe der nächsten Etappe. Dies möchte ich nicht ausschliessen.

Zur Frage 3, bezüglich der Verantwortung für die Einhaltung der Submissionsverordnung. Der Baudirektor trägt die Verantwortung, und ich bin auch bereit, diese Verantwortung zu übernehmen und, wo ein Fehler passiert sein sollte, dafür gerade zu stehen und dafür zu sorgen, dass sich so etwas nicht wiederholt.

Ich kann noch beifügen, dass der Regierungsrat am letzten Mittwoch das Gesetz über den Beitritt des Kantons Zürich zur interkantonalen Vereinbarung im öffentlichen Beschaffungswesen verabschiedet hat.

Eine vorberatende Kommission wird sich damit befassen. Ab nächstem Jahr gilt das Übereinkommen, die Verhandlungen mit der EU laufen noch. Bereits diese Vereinbarung, welcher der Kanton Zürich beitreten will, braucht eine Volksabstimmung. Diese Vereinbarung beinhaltet eine unabhängige Rechtsmittelinstanz bei Vergaben. Das Verwaltungsgericht wird diese Rechtsmittelinstanz sein. Künftig hat also jeder Unternehmer die Möglichkeit, eine Arbeitsvergabe anzufechten. Sie werden sich demnächst mit diesem Problem zu befassen haben.

Das Wort wird weiter nicht verlangt. Die Interpellantin hat ihre Erklärung abgegeben.

Das Geschäft ist erledigt.

6. Postulat Ernst Stocker, Wädenswil, vom 21. August 1995 betreffend beschleunigtes Bauen bei Baustellen auf Autobahnen und stark befahrenen Strassen (schriftlich begründet)

KR-Nr. 183/1995, RRB-Nr. 3121/18.10.1995 (Stellungnahme)

Das Postulat hat folgenden Wortlaut:

Autobahnbaustellen, beschleunigtes Bauen

Der Regierungsrat wird eingeladen, Massnahmen betreffend schnelleres Fertigstellen von Arbeiten auf Autobahnbaustellen und Baustellen auf stark befahrenen Strassen zu prüfen und einzuleiten.

Die schriftliche Begründung wurde wie folgt abgegeben:

Die Baustellen auf Autobahnen und stark befahrenen Strassen führen, insbesondere bei starkem Verkehrsaufkommen, zu unerwünschten Staus (Luftbelastung), lästigem Ausweichverkehr und erhöhter Unfallgefahr. Die Teilspernung der Autobahn N3 dauerte wegen Sanierungsarbeiten 16 Monate. Dies ist meines Erachtens zu lange. Deshalb drängen sich Massnahmen auf, um solche Arbeiten in kürzerer Zeit fertigzustellen.

Die Stellungnahme des Regierungsrates lautet auf Antrag der Direktion der öffentlichen Bauten wie folgt:

Das kantonale Tiefbauamt verfolgt seit je das Ziel, beim Bau und Unterhalt der National- und Staatsstrassen die grösstmögliche Sicherheit für die Bauarbeiter zu gewährleisten und gleichzeitig die Bauzeiten,

insbesondere auf Autobahnbaustellen, so kurz wie möglich zu halten. Dazu werden namentlich folgende Massnahmen getroffen:

- Bestmögliche Arbeitsvorbereitung
- Einsatz von möglichst erfahrenen Unternehmungen
- Optimale Organisation und Koordination der Signalisationsarbeiten und der Bauausführungen
- Längere tägliche Arbeitszeiten, Samstags- und Sonntagsarbeiten, soweit erforderlich und gesetzlich zulässig
- Grössere Bauetappen, um ein effizienteres Arbeiten zu ermöglichen und um mehrmalige und zeitraubende Umsignalisationen zu vermeiden
- Mitbenützung des Standstreifens, um vierspurige Befahrbarkeit zu gewährleisten
- Strenge Überwachung der Baetermine

Trotz dieser Massnahmen kann es, namentlich bei Schlechtwettereinbrüchen, zu Verzögerungen kommen. So kann ein kurzer Regen dazu führen, dass die Arbeiten - z.B. beim Belagseinbau - einen ganzen Tag stillstehen. Auch können die Mittel wegen der Finanzknappheit von Bund und Kanton oft nur in mehreren Jahrestanchen zur Verfügung gestellt werden. Dadurch entsteht der Eindruck von sich über Jahre hinziehenden Bauarbeiten, obschon sich die reine Bauzeit tatsächlich insgesamt kaum verlängert.

Bei den Arbeiten an der Nationalstrasse N3 (Einbau Unterflurkabelkanal und Sanierung Fahrbahn) konnte der Baeterminplan durch einen optimalen Bauvorgang und Geräteinsatz sowie aufgrund einer guten und effizienten Zusammenarbeit zwischen der Polizei, dem Unterhaltsdienst, der Bauleitung und den Unternehmungen von ursprünglich 24 Monaten auf 16 Monate reduziert werden (April 1994 bis Oktober 1995). In diesen 16 Monaten war die Autobahn nur während sieben Wochen dreispurig befahrbar, was gelegentlich zu Staus führte. In der restlichen Zeit standen stets vier Spuren zur Verfügung. Um einen flüssigen Verkehr zu ermöglichen, wurde auf der Baustelle N3 erstmals versuchsweise Tempo 100 anstelle Tempo 80 eingeführt. Diese Massnahme, die keine erhöhte Unfallgefahr zur Folge hatte, hat sich nach den Angaben der Kantonspolizei bewährt.

Nach Abschluss der erwähnten Sanierungsarbeiten auf der N3 müssen weitere dringliche Arbeiten im Mittelstreifen durchgeführt werden (Ersatz Leitplanken). Selbstverständlich werden auch diese Arbeiten in

möglichst kurzer Bauzeit ausgeführt, wobei die vierspurige Befahrbarkeit durchgehend gewährleistet sein wird.

Zusammenfassend ergibt sich, dass das kantonale Tiefbauamt im Rahmen seiner Möglichkeiten die geeigneten Vorkehrungen trifft, um Bauarbeiten auf Strassenbaustellen schnell fertigzustellen. Es drängen sich somit keine Massnahmen betreffend «schnelleres Fertigstellen von Arbeiten auf Autobahnbaustellen und Baustellen auf stark befahrenen Strassen» auf.

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

Ernst S t o c k e r (SVP, Wädenswil): Die Antwort der Regierung auf mein Postulat beinhaltet eine ganze Reihe guter Massnahmen zur Beschleunigung von Strassenbaustellen. Dennoch habe ich zusammen mit vielen andern Verkehrsteilnehmern den Eindruck, an den Strassen werde oft lange «gewerkelt», dass einfache, kostengünstigere und somit auch schnellere Lösungen möglich wären.

Es freut mich, dass es erklärtes Ziel des Tiefbauamtes ist, die Bauzeiten möglichst kurz zu halten. Trotzdem meine ich, dass auf diesem Gebiet noch Verbesserungen möglich sind. Mit meinem Postulat möchte ich die Baudirektion verpflichten, dass an ihrem erklärten Ziel von möglichst kurzen Bauzeiten weitergearbeitet wird, um so einen möglichst guten Verkehrsfluss mit guter Sicherheit zu erreichen.

Ich bitte Sie, zusammen mit einem guten Teil der SVP-Fraktion, das Postulat zu unterstützen.

Germain M i t t a z (CVP, Dietikon): Der Postulant hat etwas von Bedeutung angesprochen, von Bedeutung auch in bezug auf Emotionen. Ich bin kein Benützer der N3, habe aber über die Zustände während der Sanierungszeit viel erfahren. Sehr verärgert waren Tausende von Automobilisten, welche täglich diese Strecke benützen. Es waren auch diese Leute, welche unter anderem *nein* zur Erhöhung der Verkehrsabgaben sagten.

Trotzdem bin ich mit der Stellungnahme des Regierungsrates einverstanden. Massnahmen in diesem Bereich sind situativ einzuleiten. Vorschriften allein genügen nicht, Taten sind gefragt und zudem gesunder Menschenverstand. Ich bitte Sie, dieses Postulat nicht zu überweisen.

Reto C a v e g n (FDP, Oberengstringen): Die Antwort des Regierungsrates auf das Postulat ist eine eigentliche Erfolgsmeldung. Zusammenfassend wird festgestellt, dass das Tiefbauamt im Rahmen seiner Möglichkeiten die geeigneten Vorkehrungen trifft, um Bauarbeiten an Strassenbaustellen schnell fertigzustellen.

Diese Feststellung mag aus der Optik der Baudirektion zutreffen, aus der Sicht der Strassenbenützer und der Strassenbauer wird diese Erfolgsmeldung aber nicht geteilt. Ich zweifle nicht daran, dass das Tiefbauamt im Rahmen seiner Möglichkeiten gute Arbeit leistet. Trotzdem bleibt die Frage offen, ob es nicht möglich wäre, so zu bauen und zu sanieren, dass auch die Öffentlichkeit merkt, dass ein schnelles Tempo angeschlagen wird.

Aus meiner Sicht muss dies der Regierungsrat im Rahmen der Möglichkeiten des Tiefbauamtes überprüfen. Aus dem Bundesamt für Konjunkturfragen ist zu erfahren, dass zahlreiche Optimierungsvarianten geprüft werden und auf dem Tisch liegen. Unter anderem wird geprüft, ob die Zweischichtvariante ohne Sonderregelung möglich wäre. Damit wäre eine effizientere Organisation der Baustellen, vor allem im Sommer, möglich. Das hätte schnellere Baufortschritte und weniger negative Auswirkungen für die Strassenbenützer zur Folge. Das Tiefbauamt sollte in Zusammenarbeit mit dem Bund diese Rahmenbedingungen schaffen und unterstützen.

Zusammen mit der Fraktion der FDP bin ich der Auffassung, die Baudirektion solle mit der Überweisung des Postulats in der Pflicht gehalten werden. Die neuen Möglichkeiten, wie erwähnt die Zweischichtvariante, sollten unterstützt werden. Aus diesem Grund unterstützen wir die Überweisung des Postulats, damit sich der Regierungsrat für weitere Möglichkeiten einsetzen kann.

Vilmar K r ä h e n b ü h l (SVP, Zürich): Das Anliegen, möglichst schnell zu bauen, ist sicher richtig und berechtigt. Es muss immer und bei jeder Baustelle berücksichtigt werden. Dies ist bei Bauten auf Autobahnen mit den zusätzlichen Gefahrenherden durch die notwendigen Spur-Einengungen doppelt wichtig.

Was mich persönlich, der ebenfalls auf der ausführenden Ebene tätig ist, stört, ist die Unterstellung, dass man nicht schneller bauen wolle und diese Anliegen nicht ernst nehme. Dem ist nicht so, das ist klar zurückzuweisen. Wenn gesagt wird, es werde auf der Baustelle nicht

gearbeitet, kann dies verschiedene Gründe haben. Ich kann Ihnen aber sagen, dass kein einziger Unternehmer länger bauen will als unbedingt nötig, denn jeder Tag kostet Installation und Personal, welches für andere Baustellen nicht zur Verfügung steht.

Ich gehe davon aus, dass selbst der Postulant eine Baustelle nicht auf Kosten der Qualität beschleunigen will, denn mangelnde Qualität hat zur Folge, dass wir wieder schneller sanieren und reparieren müssen. Dann wird gesagt: «Diese Autobahn wurde doch erst gerade geflickt.» Zur Erreichung einer genügenden Qualität müssen die Randbedingungen berücksichtigt werden. Beton benötigt zur Erreichung einer ausreichenden Festigkeit, je nach Bedeutung des Bauteils, 14 bis 28 Tage, während welchen die Baustelle praktisch stillsteht. Ähnliches gilt für den Belag. Zur Vermeidung von Spurrillen müssen Erkältungszeiten eingehalten werden, die ein bis zwei Tage dauern können.

Dann muss ich Sie darauf aufmerksam machen, dass Baustellen immer noch draussen abgehalten werden und man damit dem Wetter ausgeliefert ist. Sowohl bei tiefen Temperaturen als bei Regen können gewisse Arbeiten einfach nicht ausgeführt werden.

Sie können auch anführen, dass der Unternehmer mehr Leute einsetzen soll. Dazu ist aber erstens zu sagen, dass sich mehr Leute im Preis niederschlagen, den schlussendlich der Kanton zahlen muss, weil die Arbeiten nicht mehr effizient ausgeführt werden können. Zweitens kommt es aus Sicherheitsgründen auf Autobahnen gar nicht in Frage, bei rollendem Verkehr zu viele Leute einzusetzen, weil das Unfallrisiko unverhältnismässig zunimmt.

Es gibt schon Massnahmen, die es ermöglichen, beschleunigt zu bauen, zu welchen beispielsweise der Baumeisterverband bzw. deren Mitglieder Hand bieten würden. Da wäre, wie vorhin erwähnt, eine zwei- oder sogar eine dreischichtige Ausführung zu nennen. Da möchte ich gerne Ihre Hilfe und Unterstützung, Ernst Stocker, da wäre etwas herauszuholen. Dies scheitert aber nicht nur an den Lärmvorschriften, welche gewisse Arbeiten in den Zeiten ausserhalb 8 bis 12 Uhr bzw. 14 bis 17 Uhr einschränken, sondern auch an den Gewerkschaften, die für solche Ideen bis heute kein Musikgehör haben. Nicht einmal gelegentliche Samstagarbeit ist möglich, um eine Tätigkeit zu beschleunigen und die Baustelle früher zu räumen.

Es gäbe noch viel «verrücktere» Ideen, nämlich die besagten Autobahnabschnitte zu sperren und so beschleunigt zu bauen, nämlich in der Hälfte der Zeit oder noch weniger. So stark beschleunigt aber möchte nicht einmal der Postulant bauen.

Beschleunigtes Bauen also ja, aber dazu können nicht die Baudirektion, sondern die Polizei mit ihren Lärmvorschriften und die Gewerkschaften beitragen. Einen solchen Vorstoss würde ich gerne und immer unterstützen. Ich bitte Sie, das vorliegende Postulat abzulehnen.

Kurt S c h r e i b e r (EVP, Wädenswil): Tatsächlich ist bei den Baustellen auf Autobahnen eine Erfolgsmeldung zu verzeichnen. Früher wurde die Fahrbahn bei Baustellen auf eine Spur verengt, was zu den berühmt-berüchtigten Staus auf Autobahnen führte. Man hat daraus gelernt und ist dazu übergegangen, wo immer möglich den Verkehr auf zwei Spuren durchzuschleusen. Das ist gut und richtig. Dazu braucht es aber auch entsprechende Vorbereitungsmaßnahmen. Beispielsweise müssen dann die Pannestreifen entsprechend verstärkt werden, damit der Verkehr auch über diese geleitet werden kann, um eine zweispurige Fahrweise möglich zu machen.

Gerade in Zusammenhang mit der N3, die nun seit bald 30 Jahren besteht und die keine grösseren Unterhaltsarbeiten hinter sich hat, habe ich ein bisschen staunen müssen ob der Unvernunft gewisser Bewohnerinnen und Bewohner, die sagten, was das für eine Schweinerei sei, wie da «gewerkelt» werde usw., wenn man bedenkt, dass ein Bauwerk, das 30 Jahre alt ist, in Gottes Namen auch einen Unterhalt braucht.

Der Regierungsrat hat in seiner Antwort dargelegt, dass er den guten Willen hat und dass es ihm darum geht, diese Baustellen jeweils so rasch als möglich wieder zu beseitigen. Verschiedene Votanten haben es angetönt, und ich möchte hier eine Parallele mit der Landwirtschaft ziehen, lieber Ernst Stocker: Auch beim Strassenbau ist man auf das Wetter angewiesen, gerade dann, wenn es darum geht, den Belag einzubauen. Wenn das Wetter schlecht ist, muss man einige Tage länger warten.

Seitens der EVP-Fraktion können wir der Antwort des Regierungsrates vollumfänglich zustimmen und die Abschreibung des Postulats beantragen.

Eine kleine Zusatzbemerkung möchte ich doch noch anbringen: Seit Frühjahr 1995 kennen wir in den Zentren am linken Zürichseeufer den

stündlichen Schnellzugshalt. Wir kennen den Halbstundentakt der S8 und den Stundentakt der S2. Auch die Dörfer des Wädenswilerbergs werden stündlich per Postauto erschlossen. Wie wäre es, wenn man sich dies als Alternative zum Stau auf der N3 überlegen und einmal freiwillig auf den Zug umsteigen würde? Wäre das nicht auch ein Schritt in die richtige Richtung und ein Schritt in Richtung Reduktion der Luftbelastung? Ich bitte Sie, der Überweisung des Postulats nicht zuzustimmen.

Dorothee J a u n (SP, Fällanden): Auch die Sozialdemokratisch-gewerkschaftliche Fraktion wird dem Postulat Stocker nicht zustimmen. Die jetzige Diskussion hat gezeigt, dass hier im Saal absolute Einigkeit herrscht über das Ziel. Niemand hat Interesse an langen Wartezeiten und Staus auf Autobahnen und stark befahrenen Strassen, schon gar nicht das Tiefbauamt des Kantons Zürich.

Wie wir aus der regierungsrätlichen Antwort sehen, hat das Tiefbauamt bereits Massnahmen getroffen. Ein zusätzliches Massnahmenpaket des Regierungsrates erübrigt sich deshalb. Selbst wenn noch zusätzliche Massnahmen möglich wären, wäre das Postulat abzuweisen.

Ich bitte Sie, noch folgenden Gedanken zu berücksichtigen: In einem Buch über New public management habe ich kürzlich gelesen, das heutige System leide an Übersteuerung durch die höchste Ebene im operativen Bereich bei gleichzeitiger Untersteuerung im strategischen Bereich. Dieses Postulat ist ein Beispiel dafür.

Wir sind uns einig über das Ziel, überlassen wir den operativen Bereich also den zuständigen Verwaltungsstellen. Offensichtlich ist das Tiefbauamt am Ball, lehnen wir das Postulat also ab.

Thomas B ü c h i (Grüne, Zürich): Das war ein hochstehender, komplizierter Satz, den meine Vorrednerin gebracht hat. Ich hoffe, dass ihn Herr Stocker auch versteht. Ich frage mich schon, ob man sich neben den grossspurigen Voten aus Ihrer Fraktion auch schon mit der Frage befasst hat, was der Regierungsrat zu tun hat und was unser Parlament. Sie sind diejenigen, die uns, wenn wir im Umweltbereich etwas einreichen, vorwerfen, wir sollten doch den Regierungsrat regieren lassen. Darum geht es bei diesem Satz.

Wenn es nun zehn Minuten braucht, damit ein Fraktionsmitglied seinen Kollegen in der Fraktion sagen muss, worum es geht, frage ich mich,

weshalb es denn die Fraktionssitzungen braucht. Herr Krähenbühl hat sämtliche Punkte aufgezählt, die sagen, wir seien auf oberster strategischer Ebene durchaus in der Lage, den Baufortschritt zu beurteilen. Zudem gebe es so und so viele Gründe - das geht aus der Antwort der Regierung hervor -, um den Baufortschritt so schnell als möglich voranzutreiben.

Sie schreiben in der Begründung zum Postulat, Herr Stocker, es habe 16 lange Monate gedauert. Und die Regierung sagt, es seien im Rahmen der Arbeiten 24 Monate geplant gewesen. Also hat man einen Drittel an Zeit eingespart, und der Postulant geht nicht einmal darauf ein. Es läge an ihm, um das Gesicht zu wahren, das Postulat zurückzuziehen. Wenn Sie mit solchen Postulaten fortfahren, habe ich Mühe, wenn Sie dann in Ihrer Wahlpropaganda sagen: Wir haben den einzigen valablen Regierungsrat. Das sind Worte, welche den Taten völlig widersprechen. Ich bitte Sie im Sinne einer logischen, kohärenten, standhaften und durchschlagenden Politik doch auch einmal, diese innern Widersprüche der drittgrössten Fraktion aufzuzeigen.

Ich habe mich in den letzten Monaten zurückgehalten, und ich will Ihnen als SVP nicht böse sein. Hier aber gibt es mir zu denken, auf welchem Niveau innerfraktionell politisiert wird, wenn Sie ausgewiesene Fachleute haben. Ich bitte Sie, jeweils in unserer Kaffeestube im oberen Stock zusammensitzten und solche unnötigen Vorstösse, auch im Sinne der Entlastung von Regierung und Parlament, zu vermeiden. Sie sind ja immer die ersten, die den Zeigefinger aufhalten. Tragen Sie also etwas bei, indem sie bilateral, auch innerhalb der Fraktion, das Gespräch suchen.

Ernst Stocker (SVP, Wädenswil): Selbstverständlich weiss auch ich, dass Herr Büchi als Oberlehrer des Parlaments immer alles am besten weiss. Wir können aber für uns in Anspruch nehmen, dass man in unserer Fraktion auch einmal unterschiedlicher Meinung sein kann. Das gibt es bekanntlich auch bei den Grünen; auch sie haben Fraktionssitzungen und treten doch oft gegen ihre eigene Regierungsrätin an. Im weiteren bin ich überzeugt, dass weite Teile des Volkes, die mich wählen, denken, dass an Autobahnbaustellen zu lange gearbeitet wird. Da ist es mein gutes Recht, dieses Postulat einzureichen; der Rat kann nun darüber abstimmen.

Regierungsrat Hans H o f m a n n : Im Gegensatz zu Herrn Büchi habe ich Verständnis für die Einreichung dieses Postulats. Es entsteht für den Laien tatsächlich oft der Eindruck, es werde an solchen Baustellen über Tage oder manchmal über Wochen, gar nicht gearbeitet. Herr Krähenbühl hat aber darauf hingewiesen, dass es oft Zeiten gibt, in denen man warten muss, bis der Beton hart oder der Belag gefestigt ist. Im übrigen ist es anders, ob eine Strasse neu gebaut wird oder ob sie saniert wird. Bei Sanierungen kann man nicht mit jeder Menge von Leuten arbeiten; das gäbe Unfälle. Es ist sehr gefährlich, an einer Autobahn mit den schmalen Spuren, auf denen der Verkehr vierspurig läuft, auf einer Spur zu arbeiten.

Ich habe Herrn Stocker eingeladen; wir werden im kommenden Frühjahr, wenn es mit dem Kabelkanal weitergeht, zusammen diese Baustelle besuchen, um zu sehen, wie die Problematik vor Ort ist. Er wird dann seinen Wählern zeigen können, dass auch hier so effizient wie möglich gearbeitet wird.

Der Regierungsrat wird am Ziel festhalten, die Baustellen möglichst effizient zu gestalten. Natürlich kann man immer etwas verbessern, und wir bemühen uns, beispielsweise Belagsarbeiten im Rahmen der gesetzlichen Möglichkeiten am Wochenende zu machen. Ich denke an die N3-Rampe oder das Brüttiseller Kreuz, das wir von Freitagnacht bis Montagmorgen früh schliessen mussten, weil wir den Belag über das Wochenende einbauten, um möglichst den Arbeitsverkehr nicht zu behindern. Was wir tun können, machen wir also.

Im übrigen ist es nicht das Tiefbauamt, das die Nationalstrassen baut, und nicht Beamte, die sich auf den Baustellen aufhalten, sondern Leute der ausführenden Firmen. Gerade die N3 wurde öffentlich ausgeschrieben und in einem harten Wettbewerb von über einem Dutzend Offerten der preisgünstigsten Firma übergeben. Diese Firma hat alles Interesse daran, die Arbeit so effizient wie möglich abzuwickeln. Wenn sie nicht nur «werkelt», wie Herr Stocker gesagt hat, verdient sie mehr. Es geht mit diesem Postulat also fast um einen Vorwurf an die Tiefbauunternehmen.

Ich bitte Sie, das Postulat nicht zu überweisen, es rennt offene Türen ein.

Das Wort wird weiter nicht verlangt.

Schlussabstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 75:53 Stimmen, das Postulat KR-Nr. 183/1995, RRB-Nr. 3121/18.10.95 *nicht* zu überweisen.

Das Geschäft ist erledigt.

6a. Interpellation Markus Werner, Dällikon, und Hans-Peter Portmann, Zürich, betreffend Neubeurteilung der finanzpolitischen Rahmenbedingungen im Kanton Zürich und daraus abzuleitende Massnahmen im Hinblick auf den Staatsvoranschlag 1996

Antrag auf Dringlicherklärung

Die Interpellation hat folgenden Wortlaut:

Die Eckdaten der schweizerischen Volkswirtschaft weisen gegenüber den Prognosen sämtlicher Konjunkturforschungsstellen für das laufende und das kommende Jahr erhebliche Abweichungen auf. Für die bevorstehenden Jahre zeichnet sich nach dem Dafürhalten der meisten Wirtschaftsexperten keine Trendwende ab. Es wird ganz allgemein davon ausgegangen, dass sich das reale Wirtschaftswachstum in den Jahren bis zur Jahrtausendwende lediglich zwischen 0,5% und höchstens 1,5% bewegen wird. Die im Finanzplan für die Jahre 1994-1999 getroffene Annahme, dass das Volkseinkommen jährlich um 2% (real) steigen werde, muss aus heutiger Sicht als unrealistisch bezeichnet werden. Dies um so mehr, als in den Verhandlungen der landesweit tätigen Spitzenverbände von stagnierenden Löhnen, ja gar von Massnahmen, die auf einen eigentlichen Lohnabbau hinwirken sollen, gesprochen wird.

Im Dienstleistungssektor stehen nach den Verlautbarungen diverser Grossunternehmen erhebliche Produktivitätsverbesserungen bevor. Die unmittelbare Folge der baldigen Erhöhung des Automatisierungsgrades von Arbeitsabläufen wird eine nochmalige Verschärfung der heute schon sehr kritischen Situation auf dem Arbeitsmarkt sein. Zunehmende Arbeitslosigkeit führt - nebst den vielen anderen unangenehmen Folgen - zu steigenden Sozialkosten und zu sinkenden Einkommen der privaten Haushalte.

Das Zinsniveau verharrt gegenwärtig auf einem sehr tiefen Stand. Daran wird sich voraussichtlich auch in den kommenden Jahren wenig ändern. Nicht alle Anleger können den sich dadurch abzeichnenden

dramatischen Zinsertragsschwund durch eine Neuausrichtung der Anlagestrategie kompensieren. Gesamthaft muss auch hier mit massiven Mindererträgen und damit mit weniger Steueraufkommen gerechnet werden.

Der regelrechte Zusammenbruch des Immobilienmarktes zwingt zahlreiche juristische und natürliche Personen zu Wertberichtigungen bei den von ihnen gehaltenen Objekten. Angesichts dieser desolaten Marktsituation wird der Regierungsrat die Basiswerte für die Eigenmietwertbesteuerung massiv reduzieren müssen. Schwindende Vermögenssteuererträge verschärfen die vorangehend beschriebene Situation in bezug auf die in den nächsten Jahren zu erwartenden Steuereinnahmen noch zusätzlich.

Bei nüchterner Betrachtungsweise muss angenommen werden, dass der Kanton Zürich in den Jahren 1996-1999 gegenüber dem Rechnungsjahr 1994 real über weniger Einnahmen verfügen wird. Demgegenüber sieht der Finanzplan für die kommenden 4 Jahre ein kontinuierliches Anwachsen des Aufwandes in der Laufenden Rechnung vor. Im Voranschlag 1996 ist ein nomineller Aufwandszuwachs von 4,5% gegenüber dem Vorjahr vorgesehen. Bereits heute gibt es deutliche Anzeichen dafür, dass diese Vorgabe nicht eingehalten werden können.

Die geschilderten Faktoren sowie die Sanierungsübungen des Bundes zulasten der Kantone werden dazu führen, dass sich der Kanton Zürich - allen bisherigen Sparmassnahmen zum Trotz - in den kommenden Jahren mit einem sich exponentiell erhöhenden Schuldenberg zu beschäftigen haben wird. Gleichwohl legt der Regierungsrat dem Parlament einen Voranschlag für das Jahr 1996 vor, in welchem ein Ausgabenüberschuss in der Laufenden Rechnung von über 400 Mio. Franken ausgewiesen wird.

Mit der Umsetzung der in der Vorlage 3460 vorgesehenen Sparmassnahmen ist nicht kurzfristig zu rechnen. Es ist gar zu befürchten, dass die im Seminar der Zürcher Regierung vertieft diskutierten Sparvorschläge das Ausgabenniveau im Jahr 1996 praktisch kaum und jenes im Jahr 1997 nicht in ausreichendem Masse zu reduzieren vermögen. Nach dem Dafürhalten der Unterzeichneten ist die gegenläufige Entwicklung von Ausgaben und Einnahmen derart prekär, dass mit dem Erlass griffiger Massnahmen zur nachhaltigen Reduktion des Defizits in der Laufenden Rechnung nicht mehr länger zugewartet werden kann. Das

nun vorliegende Budget für das Jahr 1996 trägt den veränderten finanzpolitischen Rahmenbedingungen zuwenig Rechnung.

Wir erlauben uns daher, den Regierungsrat einzuladen, die nachfolgenden Fragen - sinnvollerweise bis zur Budgetdebatte des Kantonsrates - zu beantworten:

1. Wie beurteilt der Regierungsrat die Entwicklung von Wirtschaftswachstum und Teuerung im Kanton Zürich bis zum Jahr 2000?
2. Welche Konsequenzen ergeben sich aufgrund dieser Neubeurteilung der Wirtschaftsprognosen für den derzeit in Bearbeitung befindlichen Finanzplan?
3. Hält der Regierungsrat angesichts dieser veränderten Rahmenbedingungen am Ziel fest, die Laufende Rechnung des Budgets 1997 ausgeglichen zu gestalten, oder muss von einem andern Zeithorizont ausgegangen werden?
4. Kann sich der Regierungsrat der Überlegung anschliessen, dass zur Erreichung des vorerwähnten Ziels bereits heute Massnahmen getroffen werden müssten, die das Budget 1996 entlasten?
5. Welche Massnahmen schlägt der Regierungsrat vor, um einerseits die Laufende Rechnung für das Jahr 1996 zusätzlich zu entlasten und andererseits das tendenziell zu hohe Investitionsniveau auf ein in den Folgejahren ertragbares Mass zu reduzieren?

Markus W e r n e r (CVP, Dällikon), zur Begründung der Dringlichkeit der Interpellation: Ich verweise auf die Begründung, die eben verlesen wurde; ich habe sie ausführlich gemacht, damit jetzt grosse Worte gespart werden können.

Ich glaube, uns sind die finanzpolitischen Augen ein bisschen getrübt worden. Die Rechnung des Jahres 1994 hat für eine Krisenzeit eigentlich sehr gut abgeschnitten. Nun legt der Regierungsrat für das Jahr 1996 ein Budget vor, das zusammen mit den Veränderungen im Novemberbrief ein Defizit von mindestens 400 Mio. Franken aufweisen wird.

Die Budgets an sich sind aber nicht allein massgebend; es geht auch darum, anhand der tatsächlichen Entwicklung in der Wirtschaft zu erkennen, wie sich die Vorgaben des Finanzplans mit jenen der tatsächlichen Gegebenheiten (Konjunktur) entwickeln.

Wir haben festgestellt, dass der Finanzplan in dieser Hinsicht enorme Abweichungen aufweist, nicht nur im Bereich der Erträge, sondern auch, was die Ausgabenpolitik anbelangt. Wir glauben, dass es nicht mehr angeht zu sagen: Wir wollen das Budget 1996 in der vom Regierungsrat vorgesehenen Form verabschieden, ohne dass wir uns darüber Gedanken gemacht haben, ob es nicht vielleicht doch sinnvoller wäre, den Sanierungsbetrag schon heute massgeblich zu reduzieren, indem wir Massnahmen treffen, die im Jahre 1996 greifen.

Ich ersuche Sie daher, diese Interpellation zu unterstützen und sie dringlich zu erklären.

Dr. Markus N o t t e r (SP, Dietikon): Es gibt in diesem Parlament gewisse Rituale, die sich einzuspielen scheinen. Wir hatten letztes Jahr eine Dringliche Interpellation von Frau Pfister, vor zwei Jahren eine solche aus unserer Fraktion. Je länger wir dieses Spiel aber betreiben, desto mehr Mühe habe ich damit.

Es ist klar, dass wir in drei Wochen die Budgetdebatte führen und die Fragen, die hier gestellt sind, diskutieren müssen. Wir erwarten von der Regierung eine Antwort auf diese Fragen und auch eine Beurteilung der wirtschaftlichen Situation aus dem Moment heraus. Es scheint mir aber nicht sinnvoll, jedesmal Dringliche Interpellationen im Blick auf das Budget zu machen, in der wir uns im Tempo des Gehetzten die neuesten Konjunkturzahlen um den Kopf schlagen und zusätzlich pessimistische Ausführungen vornehmen.

Der Regierungsrat ist in dieser Frage gefordert. Er wird diese Fragen beantworten müssen. Auch in der Finanzkommission, Herr Werner, werden Sie diese Fragen behandeln und vorbereiten müssen. Es kann nicht Aufgabe unseres Rates sein, dass wir jedesmal mit einer Dringlichen Interpellation diese Probleme noch weiter angehen, einen weiteren Bericht verlangen, der vielleicht ebensowenig stimmt wie der Finanzplan, wie es sich herausgestellt hat.

Ich bin nach Rücksprache mit unseren Mitgliedern in der Finanzkommission der Meinung, dass es keiner Dringlichen Interpellation bedarf, um das Budget zu behandeln, obwohl die darin geschilderte Situation richtig ist. Und obwohl wir ein gewisses Verständnis dafür haben, glauben wir nicht, dass der Budgetdebatte damit irgendwie geholfen wird.

Hans-Peter P o r t m a n n (CVP, Zürich): Herr Notter, Sie haben den Beleuchtenden Bericht zum Budget, denke ich, gelesen, und Sie haben erkannt, dass die Regierung auf die heute dringenden Fragen darin keine Antwort gibt. Wir haben also eine Budgetdebatte zu erwarten, die genau so verläuft, dass wir auf die Fragen, die sich uns heute stellen, keine Antworten bekommen. Also ist das einzige Instrument, das wir haben - auch wenn sie kosmetisch vielleicht nicht so schön ist - diese Interpellation, die deshalb dringlich erklärt werden sollte, damit sie die Budgetdebatte noch erreicht.

Es kommt uns allen der Verdacht auf, dass der Regierungsrat die wirtschaftliche Entwicklung nicht einhellig gleich einschätzt. Wir können doch nicht eine Budgetdebatte führen, wenn wir nicht wissen, welche Zukunftsaussichten unsere Regierung hat. Wir brauchen Antworten auf die gestellten Fragen, damit wir wissen, ob überhaupt die Zielvorgaben, die uns der Regierungsrat gibt, realistisch sind oder nicht.

Zum letzten: Um so mehr muss doch diese Meinung unterstützt werden, weil wir alle wissen, dass das Budget 1996 verschönert ist. Legen wir diese Tatsache doch einmal auf den Tisch, sagen wir es der Öffentlichkeit: Dieses Budget ist gefärbt und verschönert. Um so mehr hat die Interpellation als dringlich erklärt zu werden. Ich bitte Sie darum.

Thomas B ü c h i (Grüne, Zürich): Ich glaube nicht, dass sich Herr Portmann um die Zukunftsaussichten der Regierung solche Sorgen macht. Vielmehr geht es ihm wohl um eine politische Profilierung.

Herr Notter hat auf etwas Wichtiges hingewiesen: Jetzt werden die parlamentarischen Mittel langsam missbraucht. Es ist klar in unserer Verfassung und in unserem Gesetz festgehalten, dass wir diese Fragen jederzeit bei der Budgetberatung stellen können.

Wenn Sie Herrn Portmann nun aber richtig zugehört haben, möchte er Antworten auf Fragen, welche die Regierung nicht geben kann. Wenn die Regierung diese Fragen weder in der Finanzplanung noch in der Budgetberatung beantworten kann, kann sie auch keine hieb- und stichfesten Antworten auf Ihre Interpellation geben.

Wir müssen das Kind beim Namen nennen: Es ist der Versuch der CVP, sich als die Budgetdurchleuchter im Vorfeld der Debatte zu profilieren, die in diesem Saal ohnehin zu führen ist. Aus diesem Grunde sieht die grüne Fraktion keinen Grund, die Dringlichkeit dieser Interpellation zu unterstützen, und wenn die Dringlichkeit nicht gegeben ist, ist auch die

Interpellation hinfällig, weil die Budgetdebatte vor der Behandlung der Interpellation stattfinden wird.

Ich bitte Sie, auf diese Profilierungsversuche nicht einzugehen, weil diese unseren Ratsbetrieb unnötig belasten.

Ruth G e n n e r (Grüne, Zürich): Wir müssen heute keine Budgetdebatte vorziehen; das Budget liegt seit September vor. Der Novemberbrief ist von der Regierung noch nicht verabschiedet worden, und die Fakten, die sich heute stellen, sind nicht dringlicher als vor einigen Wochen.

Es ist mir völlig klar, dass uns die Regierung die Antworten auf die gestellten Fragen geben muss, ob es im Zusammenhang mit einer Dringlichen Interpellation oder in der Finanzkommission sei. Es deutet viel eher auf eine dünne Schnur in der Koalition der bürgerlichen Parteien hin, wenn die CVP heute mit dieser Dringlichen Interpellation kommt.

Wichtig ist, dass wir Massnahmen vorgelegt bekommen, die nicht nur verantwortungsvoll, sondern langfristig überlegt sind, so dass wir den Staatshaushalt wieder in den Griff bekommen. Diese Massnahmen können wir nicht mit einer Dringlichen Interpellation auf den Tisch des Hauses zaubern.

Dass wir bei den Investitionen Entlastungen machen sollten, ist eine Forderung, die seitens der Grünen Fraktion schon längst vorliegt. Das aber werden wir in der Finanzkommission wie in der Budgetdebatte erneut vorlegen. Wir werden aus diesen Gründen die Dringlichkeit nicht unterstützen.

Adrian B u c h e r (SP, Schleinikon): Ich bin als Mitglied der Finanzkommission auch einigermaßen erstaunt über diesen Vorstoss von Kollege Werner. Ich kenne allerdings das Budgetritual in diesem Rat noch nicht, weiss aber, dass wir seit einigen Monaten in der Finanzkommission genau über diese Fragen brüten. Ich weiss auch, dass genau wegen den in der Interpellation gestellten Fragen, Eckziffern betreffend, Regierungsrat Honegger beispielsweise den jetzigen Finanzplan ausser Kraft gesetzt hat, weil er weiss, dass er in dieser Form nicht mehr gültig sein kann. Weil er sich dieser Tatsache bewusst ist, hat er in Aussicht gestellt, einen neuen Finanzplan auszuarbeiten. Diese Frage war also nicht nötig; wir wissen, dass schon etwas passiert.

Zum ändern ist es genau die Aufgabe der Finanzkommission, zusammen mit der Regierung auf die Budgetdebatte hin diesen Fragen nachzugehen. Wir haben an der letzten Sitzung der Finanzkommission darüber gesprochen, wie wir zielgerichtete Massnahmen einbauen könnten, um den zugegebenermassen schlechten Voranschlag 1996 einigermaßen verbessern zu können. Es ist uns noch nicht gelungen, aber ich glaube, es lohnt sich nicht, die Budgetdebatte, die so oder so kommen wird, im Rahmen dieser Interpellation vorzuziehen. Auch ich bitte Sie, die Dringlichkeit nicht zu unterstützen.

Prof. Kurt S c h e l l e n b e r g (FDP, Wetzikon): Die Fragen, die hier aufgeworfen werden, sind sicher richtig. Wir können das Budget aber nicht beraten, wenn diese Fragen nicht von der Regierung her so oder so beantwortet werden.

Mich hat vor allem das Votum von Herrn Büchi gefreut, weil er sagte, das sei ein Missbrauch der demokratischen Instrumente. Ich werde Sie, Herr Büchi, bei Gelegenheit gerne wieder daran erinnern.

Es kommt ein weiterer Punkt dazu: Die Regierung hat vier Wochen Zeit, diese Interpellation zu beantworten. In vier Wochen haben wir den 18. Dezember. Wenn wir bis dann die Budgetdebatte, die Eintretensdebatte und alle damit zusammenhängenden Gespräche nicht geführt haben, kommt diese Antwort zu spät.

Aus diesen Überlegungen hoffen wir, dass die Regierung die Antworten in diesem Sinne ohnehin bringt. Die Dringlichkeit ist in diesem Falle deshalb nicht gegeben.

Ratspräsident Markus K ä g i: Ich möchte das Votum von Herrn Schellenberg präzisieren. Die Interpellationsantwort müsste am 4. Dezember 1995 bei uns eingetroffen sein, damit die Fraktionen noch darüber diskutieren könnten.

Markus W e r n e r (CVP, Dällikon): Wie heisst es so schön, Herr Büchi? Wenn ich geschwiegen hätte, wäre ich Philosoph geblieben. In Ihrem Fall trifft das in hohem Masse zu. Man hat nämlich in den vergangenen Jahren stets beklagt, dass der Regierungsrat die entscheidenden Fragen einigermaßen beantwortet, aber dem Parlament die massgeblichen Fakten, auch die Perspektive für die nächsten paar Jahre, vorenthalten hat.

Es kann jetzt schon gesagt werden, das mache der Regierungsrat sowieso, Herr Notter, aber er hat es in den letzten Jahren nicht, oder mindestens nicht mit dieser Gründlichkeit, gemacht. Es kann doch nicht angehen, dass wir eine Situation, die ich persönlich als sehr tragisch betrachte, noch viel tragischer machen, weil die Ratslinke zu keinen Konzessionen bereit ist, noch weitere Sparmassnahmen in die Wege zu leiten. Bei einer solchen Konstellation muss ein zusätzlicher Druck aus dem Parlament aufgebaut werden, damit die Regierung zum Handeln aufgefordert wird.

Ich ersuche Sie deshalb dringend, diese Interpellation zu unterstützen und sie als dringlich zu erklären.

Das Wort wird weiter nicht verlangt.

Abstimmung über Dringlichkeit

Auf Dringlicherklärung der Interpellation entfallen 34 Stimmen. Damit ist das notwendige Quorum von 60 Stimmen nicht erreicht. Die Interpellation wird als «gewöhnliche» Interpellation auf die Traktandenliste gesetzt.

Das Geschäft ist erledigt.

Hier werden die Beratungen abgebrochen.

Schluss der Sitzung: 11.50 Uhr

Zürich, 20. November 1995

Der Protokollführer:
Hans Kuhn

Vom Büro des Kantonsrates in seiner Sitzung vom 14. Dezember 1995 genehmigt.