


204. Sitzung, Montag, 18. Januar 1999, 8.15 Uhr

 Vorsitz: *Kurt Schellenberg (FDP, Wetzikon)*
Verhandlungsgegenstände
1. Mitteilungen

- Antworten auf Anfragen
 - *Verteilung der Schülerinnen und Schüler an der Dreiteiligen Sekundarschule*
KR-Nr. 377/1998..... Seite 15179
 - *Massnahmen zur Einhaltung der Immissionsgrenzwerte für Feinstaub (PM10)*
KR-Nr. 391/1998..... Seite 15181
 - *Schwangerschaftsberatungsstellen*
KR-Nr. 392/1998..... Seite 15184
 - *Altlastgesetzgebung/-Verordnung und Fall Verzinkerei Wollerau*
KR-Nr. 398/1998..... Seite 15186
 - *Betreuung von Patientinnen und Patienten durch Freiwillige am Universitätsspital*
KR-Nr. 405/1998..... Seite 15189
- Zuweisung von neuen Vorlagen *Seite 15190*
- Dokumentationen im Sekretariat des Rathauses
 - *Protokollauflage Seite 15190*
 - *Brief des Gemeindepräsidentenverbands des Bezirks Hinwil Seite 15191*

2. **Verordnung über den Natur- und Heimatschutz und über kommunale Erholungsflächen (Natur- und Heimatschutzverordnung) (Änderung)**
Antrag des Regierungsrates vom 8. Juli 1998 und geänderter Antrag der Raumplanungskommission vom 6. November 1998, **3654 a**..... Seite 15191
 3. **Anpassung der Lärmsanierungsprogramme durch Massnahmen bei Lärmquelle und Lärmausbreitung zur Einhaltung der Lärmschutzverordnung**
Postulat Ingrid Schmid (Grüne, Zürich) und Daniel Schloeth (Grüne, Zürich) vom 9. März 1998 (schriftlich begründet)
KR-Nr. 83/1998, RRB-Nr. 1503/01.07.1998 (Stellungnahme)..... Seite 15219
 4. **Oberlandstrasse (Umfahrung Wetzikon), Oberuster bis Betzholz**
Motion Kurt Schellenberg (FDP, Wetzikon), Gustav Kessler (CVP, Dürnten) und Annelies Schneider-Schatz (SVP, Bäretswil) vom 30. März 1998 (schriftlich begründet)
KR-Nr. 111/1998, RRB-Nr. 1615/15.07.1998 (Stellungnahme)..... Seite 15234
 5. **Untertunnelung von Unterwetzikon**
Motion Barbara Marty Kälin (SP, Gossau) und Mitunterzeichnende vom 6. April 1998 (schriftlich begründet)
KR-Nr. 121/1998, RRB-Nr. 1616/15.07.1998 (Stellungnahme)..... Seite 15237
- Verschiedenes** Seite 15268
- Neu eingereichte Parlamentarische Vorstösse ... Seite 15268
 - Rückzüge
 - *Rückzug der Einzelinitiative KR-Nr. 5/1999 .. Seite 15268*
 - *Rückzug des Einzelinitiative KR-Nr. 319/1996 Seite 15268*

Geschäftsordnung

Ratspräsident Kurt Schellenberg: Ich beantrage Ihnen, die Geschäfte 4 und 5 gemeinsam zu diskutieren und getrennt darüber abzustimmen. Ebenso die Geschäfte 6 und 7. Der Rat ist einverstanden.

1. Mitteilungen

Antworten auf Anfragen

Verteilung der Schülerinnen und Schüler an der Dreiteiligen Sekundarschule

KR-Nr. 377/1998

Ruedi Keller (SP, Hochfelden) hat am 5. Oktober 1998 folgende Anfrage eingereicht:

Mit Einführung der neuen Oberstufenschulordnung entscheiden sich die Gemeinden für die Gegliederte oder die Dreiteilige Sekundarschule. Bei der Vorbereitung der Gesetzesänderung gab die Erziehungsdirektion die Absicht bekannt, die Verteilung in die drei Abteilungen der neuen, noch nicht erprobten Dreiteiligen Sekundarschule werde sich gegenüber bisher markant ändern. So würden weniger Schüler der Gruppe A (Lernzielanforderungen für die leistungsmässig Besten, entsprechend ungefähr der bisherigen Sekundarschule) zugewiesen und mehr Schülerinnen und Schüler den Gruppen B und C (ohne direkten Mittelschulanschluss), so dass ein ausgewogenes Verhältnis zwischen den drei Abteilungen entstehen würde. Dies ist eine Voraussetzung, die angestrebte Durchlässigkeit in beiden Richtungen erreichen zu können. Im Schuljahr 1997/98 besuchten 53,3% der Volksschüler die Sekundarschule, 38,4% die Real- und 8,3% die Oberschule (Beginn 2. Klasse). In der Gegliederten Sekundarschule besuchten 51,5% die obere Stammklasse, aber nur rund 30% der Zweitklässler auch in Französisch und Mathematik die Abteilung mit den leistungsmässig höchsten Anforderungen.

Da sich der Übertritt in die Oberstufe neu auf Grund von Gesprächen zwischen Eltern und Lehrkräften vollzieht und nicht mehr allein auf der Basis von Prüfungen oder Notendurchschnitten, besteht die Befürchtung, dass eher noch mehr Schüler/innen der Sekundarschul-Abteilung A zugewiesen werden. Noch immer fehlt eine Orientierungshilfe, auf die sich die Lehrkräfte der 6. Klassen stützen könnten, wenn sie die Eltern beraten sollen. Auch für die Oberstufenschulgemeinden, die im

Konfliktfall entscheiden, sind in dieser Hinsicht noch keine Richtlinien erlassen worden, die den oft folgenschweren Entscheidung stützen könnten. Nachdem das neue Oberstufenmodell in einzelnen Gemeinden bereits eingeführt ist und in einigen andern der gesprächsorientierte Übertritt im laufenden Schuljahr eingeübt wird, stellen sich einige Fragen, deren Beantwortung ich dem Regierungsrat bestens verdanke.

1. Wie stellt sich die Bildungsdirektion kantonsweit die ungefähre prozentuale Verteilung der Schülerschaft auf die drei Abteilungen A, B und C der Dreiteiligen Sekundarschule vor?
2. Wie werden die Primar- und Oberstufenlehrkräfte bzw. die Schulgemeinden über die neue Verteilung orientiert? Wie die Eltern?
3. Wie sehen die bisherigen Erfahrungen mit dem neuen Übertritt aus in Bezug auf die Zuweisung der Schüler in der Dreiteiligen Sekundarschule?

Der Regierungsrat antwortet auf Antrag der Bildungsdirektion wie folgt:

Die Bildungsdirektion erlässt weder Vorgaben noch Quoten zur prozentualen Verteilung der Schülerschaft auf die Abteilungen der Dreiteiligen Sekundarschule. Gemäss Volksschulgesetz und Übertrittsverordnung liegt der Entscheid über die Zuteilung der Schülerinnen und Schüler bei der Schulpflege (§ 63 Volksschulgesetz [LS 412.11] und § 13 Übertrittsverordnung [LS 412.12]).

Detaillierte Angaben zur Gesamtbeurteilung der Schülerinnen und Schüler, welche die Grundlage für die Zuteilung in die drei Abteilungen bildet, stehen im Handbuch zur Dreiteiligen Sekundarschule. Dieses wird sowohl den Schulbehörden wie auch den Lehrpersonen abgegeben. Zusätzlich unterstützen erfahrene Lehrkräfte die Schulgemeinden beim Systemwechsel an Ort und Stelle. Diese Hilfen sehen keine Angaben über die prozentuale Verteilung der Kinder auf die einzelnen Abteilungen vor.

Die Pflicht zur Elternorientierung über die Organisationsformen der Oberstufe im Allgemeinen und die Grundsätze der Zuteilung sind in § 3 der Übertrittsverordnung geregelt. Die Zuteilung der einzelnen Schülerinnen und Schüler auf Grund einer Gesamtbeurteilung wird den Eltern gesprächsweise erläutert (§ 10 Übertrittsverordnung).

Erfahrungen mit dem neuen Übertritt in die Dreiteilige Sekundarschule gibt es bis jetzt nur aus einer Schulgemeinde; sie sind daher noch nicht aussagekräftig. Die Erfahrungen der AVO-Schulgemeinden zeigen, dass bei funktionierender Durchlässigkeit innerhalb der Oberstufe der Übertritt aus der Primarschule entschärft wird.

Massnahmen zur Einhaltung der Immissionsgrenzwerte für Feinstaub (PM10)

KR-Nr. 391/1998

Ingrid Schmid (Grüne, Zürich) hat am 19. Oktober 1998 folgende Anfrage eingereicht:

Seit dem 1. März 1998 gelten für den Feinstaub (PM10) medizinisch begründete Immissionsgrenzwerte. Sie wurden festgelegt, um die gesundheitsschädlichen Auswirkungen durch den lungengängigen Feinstaub in der Atemluft zu reduzieren. Durch die hohen Belastungen mit Feinstaub nehmen die chronischen Symptome in den Atemwegen zu (Husten, Atemnot und Infektionen), und es kommt zu Einbussen der Lungenfunktion. Eine besondere Gefährdung stellen die Dieselpartikel dar als Träger von krebserzeugenden Substanzen. Es wird angenommen, dass von ihnen wahrscheinlich das grösste luftschadstoffbedingte Krebsrisiko ausgeht. Gemäss einer Schweizer Studie wurde anhand der PM10-Belastung berechnet, dass jedes Jahr gegen 3800 Menschen an den Folgen der Luftverschmutzung sterben. Gesamtschweizerisch lebt über die Hälfte der Bevölkerung in Regionen mit Feinstaubbelastungen über den Grenzwerten.

Die Dringlichkeit und der Handlungsbedarf sind mehr als ausgewiesen. Auch im Kanton Zürich liegt die aktuelle Belastung der Luft mit Feinstaub teilweise weit über den zulässigen Grenzwerten, insbesondere im Bereich von grösseren Strassen im Siedlungsgebiet. In der Stadt Zürich treten die Überschreitungen des Jahresmittelgrenzwertes fast flächendeckend auf. Beim Bahnhof Wiedikon wurden der zulässige Jahresmittelgrenzwert um über 100% und der Tagesmittelgrenzwert um gegen 200% überschritten.

In diesem Zusammenhang bitte ich den Regierungsrat um die Beantwortung folgender Fragen:

1. Hat der Regierungsrat bereits Massnahmen ergriffen, mit denen die stark überhöhte Feinstaubbelastung im Kanton Zürich dringlichst reduziert werden kann? Wenn ja, welche?
2. Hat der Regierungsrat ein dringliches Sanierungsprogramm erlassen? Warum allenfalls nicht?
3. Was sind für Massnahmen geplant zur Einhaltung der Feinstaub-Immissionsgrenzwerte (20 Mikrogramm pro Kubikmeter für das Jahresmittel, 50 Mikrogramm für das Tagesmittel, welches höchstens einmal pro Jahr überschritten werden darf)?
4. Wie sind die Zuständigkeiten und Fristen für die Massnahmen im Einzelnen geregelt?
5. Bis wann können die seit dem 1. März 1998 geltenden Grenzwerte für Feinstaub im Kanton Zürich eingehalten werden?

Der Regierungsrat antwortet auf Antrag der Baudirektion wie folgt:

Immissionsmessungen im Kanton Zürich zeigen, dass die Luftbelastung mit lungengängigen Feinstäuben (PM10, Partikel mit einem Durchmesser von $\leq 10 \mu\text{m}$) den zulässigen Jahresmittelgrenzwert der Luftreinhalte-Verordnung (LRV) von $20 \mu\text{g}/\text{m}^3$ in weiten Teilen des Siedlungsgebietes überschreitet. An Agglomerationsstandorten betragen die Jahresmittelwerte typischerweise $25\text{--}30 \mu\text{g}/\text{m}^3$, am stark verkehrsexponierten Standort Zürich-Wiedikon wurden 1997 im Mittel $46 \mu\text{g}/\text{m}^3$ gemessen. Auch der Kurzzeitwert (24-h-Mittelwert) von $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$, der gemäss LRV nur einmal jährlich überschritten werden darf, wurde 1997 an Agglomerationsstandorten mehrere Dutzend Mal überschritten. Die Spitzenwerte lagen weit über $100 \mu\text{g}/\text{m}^3$.

Die LRV (Sr 814.318.142.1) sieht für den Fall von Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte vor, dass die Behörde in einem Massnahmenplan darlegt, wie die übermässigen Immissionen vermindert oder beseitigt werden können (Art. 31ff). Unverzichtbare Grundlage für die Massnahmenplanung, und gleichzeitig auch Bestandteil des Massnahmenplans, sind Angaben über die Emissionsquellen, die für die Entstehung der übermässigen Immissionen verantwortlich sind, sowie die Bedeutung der einzelnen Emissionsquellen für die Gesamtbelastung. Diese Grundlagen werden zurzeit durch den Bund erarbeitet oder sind Gegenstand von Forschungsprojekten. Sobald offizielle Grundlagen des Bundes vorliegen, wird der Kanton Zürich entsprechende Massnahmen prüfen. Für die Festlegung eines dringlichen

Sanierungsprogrammes besteht kein Anlass, weil die Festsetzung von neuen Immissionsgrenzwerten allein noch keine erhöhte Gefährdung darstellt.

Auf Grund ihrer chemischen und physikalischen Eigenschaften können PM10 in primäre und sekundäre Partikel unterteilt werden. Darauf gestützt lässt sich abschätzen, wo die Schwerpunkte zusätzlicher Massnahmen liegen werden:

- Primäre Partikel sind Teilchen, die direkt als Staub in die Atmosphäre gelangen. Sie bestehen aus elementarem und organischem Kohlenstoff (Russ), mineralischen Partikeln sowie Schwermetallen und entstehen bei Verbrennungsprozessen, durch mechanische Beanspruchung (Abrieb) oder Winderosion.
- Sekundäre Partikel sind Staubteilchen, die sich erst in der Atmosphäre aus Vorläufergasen bilden. Sie entstehen aus Schwefeldioxid (SO_2), Stickoxiden (NO_x), Ammoniak (NH_3) sowie flüchtigen organischen Verbindungen (VOC).

Die Reduktion der Vorläufergase sekundärer Partikel ist teilweise bereits Gegenstand des bisherigen LRV-Vollzugs und des kantonalen Massnahmenplans. Deshalb ist praktisch jede bisherige Luftreinhalte-Massnahme auch eine Massnahme zur Reduktion von PM10.

Die primären Partikel sind jedoch durch die bisherige Luftreinhaltestrategie nicht abgedeckt. «Neue» PM10-spezifische Massnahmen müssen vordringlich für diesen Bereich gefunden werden, quantitative Grundlagen gibt es bisher allerdings kaum. Als gesichert gilt, dass der Einsatz von Partikelfiltern bei Dieselmotoren die derzeit wichtigste, kurzfristige Einzelmassnahme darstellt. Diese Massnahme verfügt über ein grosses Potenzial und, mit einem durchschnittlichen Abscheidegrad von mehr als 95%, über eine beeindruckende Wirkung. Bereits heute wird im Rahmen von Umweltverträglichkeitsprüfungen für dieselbetriebene Fahrzeuge und Baumaschinen der Einsatz von Partikelfiltern verlangt.

Als weitere Quellen von primären PM10 bzw. Ansatzpunkte für Massnahmen stehen zur Diskussion: Pneu- und Strassenabrieb beim Strassenverkehr; Partikelbildung in Holzfeuerungen, insbesondere Kaminées, sowie durch die offene Verbrennung von Wald-, Feld- und Gartenabfällen; staubbildende mechanische und motorische Prozesse auf Baustellen und im Bereich von Industrie und Landwirtschaft.

Erst die Grundlagen des Bundes werden es ermöglichen, eine Abschätzung des Sanierungsbedarfs sowie eine Quantifizierung der Wirkung von Einzelmassnahmen vorzunehmen. Diese wiederum sind die

Grundlagen für Berechnungen, bis wann die PM10-Immissionsgrenzwerte der LRV im Kanton Zürich eingehalten werden können.

Schwangerschaftsberatungsstellen

KR-Nr. 392/1998

Nancy Bolleter-Malcom (EVP, Seuzach) hat am 19. Oktober 1998 folgende Anfrage eingereicht:

Ein Teil der Diskussion des Schwangerschaftsabbruchs ist die Frage nach der Beratung der Schwangeren oder der werdenden Eltern. Es bestehen verschiedene Meinungen, ob eine Beratung obligatorisch oder freiwillig erfolgen sollte. Weit verbreitet ist aber die Meinung, dass ein kostengünstiges und umfassendes Beratungs- und Begleitungssystem auf jeden Fall offen stehen muss.

Das Bundesgesetz verlangt jetzt schon Schwangerschaftsberatungsstellen. Bei Schwangerschaft haben die unmittelbar Beteiligten Anspruch auf unentgeltliche Beratung und Hilfe. Die Kantone sind verpflichtet, Stellen für eine umfassende Schwangerschaftsberatung zu errichten.

In diesem Zusammenhang möchte ich den Regierungsrat fragen:

1. Wie viele Stellen für umfassende Schwangerschaftsberatung bietet der Kanton Zürich an? Wo sind diese Stellen?
2. Mit welchen Fachpersonen sind diese Stellen besetzt?
3. Umfasst die Beratung sowohl psychologische, soziale, seelsorgerische und finanzielle als auch medizinische Aspekte?
4. Wie werden die Beratungsstellen bekannt gemacht?
5. Wie viele Beratungen führen diese Stellen jährlich durch?

Der Regierungsrat antwortet auf Antrag der Gesundheitsdirektion wie folgt:

Das Bundesgesetz vom 9. Oktober 1981 über die Schwangerschaftsberatungsstellen (SR 857.5) hält als Grundsatz fest, dass bei Schwangerschaft Anspruch auf unentgeltliche Beratung und Hilfe besteht. Das Gesetz verpflichtet die Kantone, Stellen für umfassende Schwangerschaftsberatung zu errichten. Die Kantone können solche Stellen gemeinsam errichten, bestehende anerkennen sowie für die Einrichtung und den Betrieb private Organisationen heranziehen. Die Beratungsstellen müssen über genügend Mitarbeitende und finanzielle Mittel verfügen, um die Beteiligten ohne Verzug unentgeltlich zu beraten und ihnen die notwendige Hilfe zu gewähren. Im Kanton Zürich besteht seit 1984 eine Verordnung des Regierungsrates über die Schwangerschaftsberatungsstellen (LS 857.5). Darin werden die

Schwangerschaftsberatungsstellen Spitälern mit einer gynäkologischen Abteilung angegliedert, wobei diejenigen Spitäler beauftragt wurden, die bereits vor Erlass des Bundesgesetzes Familienplanungsstellen führten. Folgende Schwangerschaftsberatungsstellen sind seit 1984 anerkannt: Universitätsspital (Departement für Frauenheilkunde), Kantonsspital Winterthur (Frauenklinik), Spital Pflegi (Neu: Spital Pflegi-Neumünster), Maternité Inselhof Triemli (Klinik für Geburtshilfe und Gynäkologie), Kreisspital Bülach (Dr. med. Theres Freyenmuth), Spital Limmattal (Familienplanungsstelle), Kreisspital Männedorf (Klinik für Gynäkologie und Geburtshilfe), Krankenhaus Thalwil (Familienplanungsstelle), Spital Uster (Frauenklinik) und Spital Wetzikon (Frauenklinik). Den Schwangerschaftsberatungsstellen obliegen gemäss der kantonalen Verordnung insbesondere folgende Aufgaben: a) die medizinische Beratung der Schwangeren, b) die Vermittlung medizinischer Betreuung, c) eine erste wirtschaftliche Hilfe in unmittelbaren Notlagen sowie d) die Überweisung an geeignete Sozialdienste für weitere Hilfeleistungen. In den anerkannten Schwangerschaftsberatungsstellen sind vor allem Frauenärztinnen und Frauenärzte tätig. Weitere Fachleute wie Sozialarbeiterinnen und Sozialarbeiter, Psychiaterinnen und Psychiater oder Theologinnen und Theologen stehen bei Bedarf zur Verfügung. Wo notwendig, werden die Ratsuchenden an geeignete Sozialdienste oder andere Hilfsdienste überwiesen.

Die anerkannten Schwangerschaftsberatungsstellen werden jährlich im Amtsblatt des Kantons Zürich veröffentlicht sowie dem Bundesamt für Sozialversicherung, Zentralstelle für Familienfragen, zur Kenntnis gebracht. Den Jahresberichten der Beratungsstellen kann entnommen werden, dass 1997 insgesamt rund 9000 Konsultationen bzw. Beratungen im Kanton Zürich durchgeführt wurden.

*Altlastgesetzgebung/-Verordnung und Fall Verzinkerei Wollerau
KR-Nr. 398/1998*

Hans-Jacob Heitz (Liberale, Winterthur) hat am 26. Oktober 1998 folgende Anfrage eingereicht:

Ich frage den Regierungsrat an:

1. Was für Konsequenzen hat die am 1. Oktober 1998 in Kraft gesetzte VO über die Sanierung von belasteten Standorten (Altlasten-Verordnung, AltIV) des Bundes auf die kantonale Gesetzgebung?
2. Ist er bereit, gestützt auf eben diese VO, rasch eine wirtschaftsverträgliche Altlasten-Praxis in die Wege zu leiten, welche die Unternehmen und Liegenschafts- beziehungsweise Hauseigentümer finanziell nicht übermässig belastet?
3. Nach welchen Kriterien definiert er den Begriff der «umweltgefährdenden Stoffe» (Art. 6 Abs. 2 AltIV)?
4. Wie legt er den Begriff der «untersuchungsbedürftigen Standorte» aus (Art. 7 Abs. 1 AltIV)?
5. Wer hat das «Pflichtenheft» gemäss Art. 7 Abs. 3 AltIV zu erstellen? Nach welchen Kriterien hat dies zu erfolgen? Wer hat dies zu bezahlen?
6. Wer hat die Altlast-Untersuchungskosten zu tragen in jenen Fällen, da sich nachträglich die behördlich verlangte Altlastuntersuchung zufolge Fehlens einer Altlast im Gesetzessinn als ungerechtfertigt erweist? Erfolgt eine Entschädigung beziehungsweise Rückvergütung? Zu Lasten Altlast-Fonds?
7. In einem Verfahren vor dem Obergericht des Kantons Zürich blieb der Verdacht im Raum stehen, wonach die zu Lasten der Verzinkerei Wollerau behauptete Gewässerverschmutzung zufolge Zinkkonzentration tatsächlich von anderer Seite verursacht sein könnte:
 - Was für Abklärungen gedenkt der Regierungsrat in die Wege zu leiten?
 - Wurden die von der Verzinkerei Wollerau den Richterswiler Behörden eingelieferten Wasserproben je fachkundig ausgewertet?
 - Sind ihm die Auswertungsergebnisse der von der Verzinkerei Wollerau den Richterswiler Behörden regelmässig eingelieferten Wasserproben bekannt?

Der Bund setzte mit Datum 1. Oktober 1998 die VO über die Sanierung von belasteten Standorten (Altlastenverordnung) in Kraft. Laut Art. 21 AltIV ist der Vollzug dieser VO Sache der Kantone.

Der Fall der Verzinkerei Wollerau bleibt weiterhin suspekt, weil die tatsächlichen Ursachen (beziehungsweise der wirkliche Verursacher oder die wirkliche Quelle) der Gewässerverschmutzung unklar sind. Die diesbezügliche Bemerkung des Referenten des OGZ ist rechtlich höchst problematisch, also unbehelflich. Solcherart von metallischen, also schweren Stoffen verursachte Gewässerverschmutzungen können erfahrungsgemäss Bodenverschmutzungen und dadurch Altlasten bewirken.

Im Interesse von Rechtssicherheit (wirtschaftsverträgliche und kohärente Umsetzungspraxis) sowie zur Verbesserung der Attraktivität des Wirtschaftsstandortes Kanton Zürich gilt es, die äusserst kostspielige, für Gewerbe und KMU immer mehr existenzgefährdende Überregulierung ganz allgemein sowie im Altlastenbereich im Besonderen rasch abzubauen.

Der Regierungsrat antwortet auf Antrag der Baudirektion wie folgt:

Entsprechend dem Grundsatz des Vorrangs des höher rangigen Rechts hat die am 1. Oktober 1998 in Kraft getretene Altlastenverordnung (AltIV, AS 1998 S. 2261 [SR 814.680]) auch Einfluss auf das Abfallgesetz (AbfG, LS 712.1) des Kantons Zürich. So ergeben sich klare Überschneidungsfelder, insbesondere betreffend die Begriffe (§ 30) und die Sanierungsziele (§ 32 Abs. 1 und 2). Hingegen steht der kantonale Verdachtsflächen-Kataster (§ 31 AbfG) grundsätzlich nicht im Widerspruch zur AltIV. Hier muss nochmals (vgl. Antwort des Regierungsrates zur Anfrage zu KR-Nr. 2/1997) auf den Vorsorgeaspekt des kantonalen Katasters hingewiesen werden. Aushubmaterial wird im Kanton Zürich grösstenteils in Kiesgruben abgelagert, die zum überwiegenden Teil über den Grundwasserströmen liegen, die als Trinkwasser genutzt werden. Die unkontrollierte Ablagerung von belastetem Material in den Kiesgruben würde unsere Trinkwasservorkommen ernsthaft gefährden. Der kantonale Kataster dient also nicht nur der Altlastensanierung (Art. 1 AltIV), sondern wesentlich auch der geordneten Abfallentsorgung, da die überwiegende Zahl der belasteten Standorte zwar nicht als Altlasten einzuordnen, aber weiterhin ein Problem der Abfallbehandlung darstellen (KR-Nr. 364/1998). Es wird jedoch ein Kataster der Deponien und der anderen durch Abfälle belasteten Standorte im Sinne von Art. 32c Abs. 2 USG (SR 814.01) und Art. 5 AltIV erstellt und, sobald dieser vorliegt, von den Verdachtsflächen Abstand genommen. Die Überführung des Verdachtsflächenkatasters in den Kataster nach Bundesrecht wird aus finanziellen und personellen Gründen jedoch noch einige Jahre dauern. Zudem klärt der Bund zurzeit den konkreten Inhalt des Katasters gemäss Art. 5 AltIV ab. Wie weit das neue Bundesrecht die

bisherigen kantonalen Regelungen im Detail beeinflusst, werden somit erst weitere Festlegungen des Bundes, im Übrigen aber auch die Rechtsprechung zeigen. Ein Rückzug des bisherigen Katasters kann nicht erfolgen, da dies zu den oben erwähnten ernsthaften Gefährdungen des Trinkwassers sowie zu untragbaren Rechtsunsicherheiten führen würde.

Art. 23 AltIV verlangt von den Behörden die Zusammenarbeit mit den Betroffenen. Verbunden mit dem Verhältnismässigkeitsprinzip ist damit sichergestellt, dass der Vollzug zu volks- und betriebswirtschaftlich tragbaren Bedingungen erfolgt. Die betriebswirtschaftlichen Aspekte können mit der Umsetzung von Art. 32e USG betreffend Abgaben zur Finanzierung von Sanierungen und § 34 AbfG betreffend Altlastenfonds künftig noch verstärkt berücksichtigt werden. § 34 AbfG wurde jedoch bewusst noch nicht in Kraft gesetzt, da eine Abstimmung mit der bundesrätlichen Verordnung zu Art. 32e USG notwendig ist. Diese Verordnung soll 1999 in die Vernehmlassung gehen.

Verschiedene Arbeitsgruppen beschäftigen sich auf Bundesebene zurzeit mit der Umsetzung der AltIV. Dabei werden auch die Art. 5–7 und damit die in der Anfrage erwähnten Begriffe beraten. Auf Grund von Art. 5 Abs. 1 und 3 AltIV bezeichnet die Behörde nur auf begründeten Verdacht hin einen Standort als belastet. Gemäss Art. 5 Abs. 2 AltIV erhält der Inhaber oder die Inhaberin des Standorts vor dem Eintrag in den Kataster Gelegenheit, dazu Stellung zu nehmen und eigene Abklärungen durchzuführen. Die Kosten für diese Abklärungen sind grundsätzlich von der Standortinhaberin oder dem Standortinhaber zu tragen (Art. 20 Abs. 1 AltIV), selbst wenn sich herausstellt, dass der Standort unbelastet ist. Dies entspricht auch der bisherigen Praxis im Kanton Zürich (vgl. KR-Nr. 156/1994; dort hinsichtlich der Kostentragungspflicht für Voruntersuchungen).

Das Verfahren betreffend die Verzinkerei Wollerau ist noch nicht abgeschlossen, weshalb dazu nicht Stellung genommen werden kann.

Betreuung von Patientinnen und Patienten durch Freiwillige am Universitätsspital

KR-Nr. 405/1998

Peter Stirnemann (SP, Zürich) hat am 2. November 1998 folgende Anfrage eingereicht:

Wie neulich aus der Meldung einer Tageszeitung hervorging, werden am Universitätsspital etwa 150 Freiwillige mit der Betreuung von Patientinnen und Patienten betraut.

1. Wie alt und welchen Geschlechts sind diese 150 Freiwilligen? (Bitte genaue statistische Angaben)
2. Wie werden diese Freiwilligen gesucht?
3. Welchen Beruf haben diese Freiwilligen? Sind sie erwerbstätig?
4. Aus welchem Grund werden Freiwillige zur Betreuung von Patienten und Patientinnen herangezogen?
 - Aus Personenmangel oder
 - um Personalkosten zu sparen?
5. Mit was für Betreuungsaufgaben werden diese Freiwilligen betraut?
6. Welche Voraussetzungen und Qualifikationen müssen diese Freiwilligen erfüllen?
7. Wie stellt sich das Pflegepersonal zu der Praxis, Freiwillige in ihrer Tätigkeit zu engagieren?
8. Hat das Engagement von Freiwilligen Einschränkungen im Tätigkeitsfeld des Pflegepersonals zur Folge?

Der Regierungsrat antwortet auf Antrag der Gesundheitsdirektion wie folgt:

Der Freiwilligendienst hat im Universitätsspital eine langjährige Tradition; er ist seit 35 Jahren institutionalisiert. 80% der freiwilligen Helferinnen und Helfer sind über 60-jährig, 95% davon sind Frauen. 80% der Freiwilligen sind nicht mehr erwerbstätig, 20% sind teilzeiterwerbstätig und arbeiten ausserhalb der Spitäler. Genauere statistische Angaben werden nicht erhoben.

Das Interesse an dieser Tätigkeit wird durch Mund-zu-Mund-Propaganda und mit kleinen Inseraten in der Tagespresse geweckt.

Die freiwilligen Helferinnen und Helfer werden nicht aus Gründen des Personalmangels herangezogen. Sie begleiten die Patientinnen und Patienten auf die Bettenstation oder zu Untersuchungen, helfen ihnen beim Ausfüllen von Formularen, servieren Kaffee an Wartende und hüten Kinder von Besuchern. Sie üben keine pflegerischen Funktionen

aus, sondern schenken den eintretenden Patientinnen und Patienten Zeit und Aufmerksamkeit.

Freiwillige brauchen keine besondere Qualifikation. Es sind Personen, die Zeit und viel Einfühlungsvermögen für kranke Menschen haben. Sie werden nicht im Tätigkeitsbereich des Pflegedienstes eingesetzt, leisten jedoch einen wertvollen, mitmenschlichen Dienst und verdienen unser aller Dank.

Zuweisung von neuen Vorlagen

Zuweisung an eine Spezialkommission von 15 Mitgliedern:

- **Gesamtplanung im Bereich der Strafverfolgung und des Straf- und Massnahmenvollzugs**
Bericht und Antrag des Regierungsrates an den Kantonsrat zum Postulat KR-NR. 349/1995, 3681
- **a) Änderung des Wahlgesetzes betreffend Urnenwahl**
Motion KR-Nr. 139/1995
- **b) Schaffung von Wahlkreisverbänden bei den Kantonsratswahlen**, Postulat KR-Nr. 14/1995
- **c) Stille Wahlen für Regierungsrat und Ständerat**
Postulat KR-Nr. 337/1995
- **d) Wahlrecht von Auslandschweizerinnen und Auslandschweizern bei den Ständeratswahlen im Kanton Zürich**
Postulat KR-Nr. 29/1996
- **e) Möglichkeit der Stillen Wahl für alle obligatorischen Urnenwahlen**
Postulat KR-Nr. 30/1996
Bericht und Antrag des Regierungsrates an den Kantonsrat zu den obgenannten Vorstössen, 3687

Dokumentationen im Sekretariat des Rathauses

Im Sekretariat des Rathauses liegen zur Einsichtnahme auf:

- Protokoll der 196. Sitzung vom 8. Dezember 1998, 16.30 Uhr,
- Protokoll der 200. Sitzung vom 15. Dezember 1998, 16.30 Uhr,

- Protokoll der 201. Sitzung vom 15. Dezember 1998, 19.30 Uhr,
- Brief des Gemeindepräsidentenverbands des Bezirks Hinwil an den Kantonsrat betreffend das heutige Traktandum 4.

Ratspräsident Kurt Schellenberg: Das Büro des Kantonsrates hat einen Brief betreffend die Einzelinitiative Elsbeth Leschke erhalten, der wie folgt lautet:

«Hiermit ziehen wir die Einzelinitiative KR-Nr. 319/1996 aufgrund des negativen Volksentscheids zum Gesetz über die Ermöglichung der Doppelbesetzung von vollamtlichen Stellen in Behörden und Ämtern der Gemeinden zurück. Wir werden uns jedoch erlauben, eine ähnliche Einzelinitiative in der nächsten Legislaturperiode wieder einzureichen.»

Ein weiterer Rückzug ist von Markus Grass eingegangen bezüglich der frisch eingereichten Einzelinitiative KR-Nr. 5/1999:

«Ich gebe folgende Erklärung bezüglich der Initiative «Anlaufstelle für Sozialhilfeempfänger» ab: Da ich am Aufbau einer Gruppe beteiligt bin, welche auf Privatbasis eine Kontrolle der Fürsorgebehörden beabsichtigt, ziehen wir dies der staatlichen Kontrolle von staatlichen Ämtern natürlich vor. Ich ziehe meine Initiative als erübrigt zurück.»

Im weiteren kann ich Ihnen noch eine Voranzeige bekannt geben: Das elfte kantonale Zürcher Ratsherrenschieszen findet am 19. Juli 1999 in Volketswil statt.

2. Verordnung über den Natur- und Heimatschutz und über kommunale Erholungsflächen (Natur- und Heimatschutzverordnung) (Änderung)

Antrag des Regierungsrates vom 8. Juli 1998 und geänderter Antrag der Raumplanungskommission vom 6. November 1998, **3654 a**

Hans Rutschmann (SVP, Rafz), Präsident der Raumplanungskommission: Die heute zu beratende Vorlage ist eine Folge der geänderten Verwaltungsstrukturen im Kanton. Anlässlich der Volksabstimmung vom 15. März 1998 wurde das Gesetz über die Organisation und Geschäftsordnung des Regierungsrates und seiner Direktionen und dabei § 221 des PBG (Planungs- und Baugesetz) geändert. Damit ist nicht mehr die Baudirektion, sondern «die zuständige Direktion» für

Schutzmassnahmen des Natur- und Heimatschutzes verantwortlich. Die Regierung wurde mit dieser Gesetzesänderung ermächtigt, die im Bereich Natur- und Heimatschutz zuständige Direktion selbst zu bezeichnen. Der Regierungsrat hat im Rahmen der Reform der Verwaltungsstrukturen entschieden, dass der Bereich Naturschutz aus der Baudirektion ausgegliedert und neu in die Volkswirtschaftsdirektion integriert werden soll.

Die Verfahrensabläufe bezüglich der Inventare, der Schutzanordnungen und der Bewilligungsverfahren sind in der Natur- und Heimatschutzverordnung festgehalten. Die beschlossene Änderung der Zuständigkeiten ist deshalb auch in dieser Verordnung neu zu regeln. Gemäss § 359 Abs. 2 PBG ist für die Genehmigung der Natur- und Heimatschutzverordnung der Kantonsrat zuständig. Der Rat kann die geänderte Verordnung genehmigen oder ablehnen, jedoch nicht ändern.

Die Natur- und Heimatschutzverordnung soll im wesentlichen in den folgenden Punkten geändert werden:

In den Paragraphen 4, 7, 9 und 9 a werden die neuen Zuständigkeiten detailliert geregelt. So wird neu festgelegt, dass die überkommunalen Inventare über den Naturschutz von der Volkswirtschaftsdirektion festzusetzen sind. Für die Inventare in den Bereichen Landschaftsschutz, Denkmalpflege, Archäologie und Ortsbildschutz ist wie bis anhin die Baudirektion federführend. Bei Überschneidungen sind Abstimmungen zwischen den beiden zuständigen Direktionen vorgesehen.

In § 7 werden die einzelnen Inventare aufgelistet. Bisher wurden die Natur- und Landschaftsschutzobjekte gemeinsam inventarisiert. Neu werden sie aufgeteilt als Folge der veränderten Zuständigkeiten. Gleichzeitig wurden die übrigen Sachgebiete, für welche die Baudirektion zuständig ist, detaillierter als bisher erfasst.

Bei den Schutzmassnahmen wird die Zuständigkeit ebenfalls den veränderten Strukturen angepasst. Schutzmassnahmen können Verordnungen für ein grösseres Schutzgebiet, Verfügungen oder Verträge umfassen. Auch hier sind, wie bei den Inventaren, sowohl die Volkswirtschaftsdirektion wie auch die Baudirektion federführend. Die Schutzmassnahmen des Natur- und Landschaftsschutzes, welche sich überlagern oder ergänzen, sind gemeinsam von beiden Direktionen zu erlassen.

In den Paragraphen 11 a, 12 und 27 wird das Bewilligungsverfahren bei überkommunal geschützten oder inventarisierten Objekten neu geregelt. Grundsätzlich findet das neue Anzeigeverfahren gemäss Bauverfahrensverordnung (BVV) Anwendung. Die Gemeinden haben die Gesuche dem Kanton einzureichen, welcher 30 Tage Zeit hat, um das

Gesuch zu prüfen und eine Bewilligung zu erteilen oder zu verweigern. Der neue § 11 a ersetzt den bisherigen § 27, welcher aufgehoben wird. Neu eingefügt wird ein § 18 a. Dieser steht in keinem direkten Zusammenhang mit der Neuorganisation der Verwaltung. Nach diesem Paragraphen kann die Volkswirtschaftsdirektion zur Aufsicht in den Naturschutzgebieten geeignete Personen als Naturschutzaufseher ausbilden, welche Informations- und Beratungsaufgaben erfüllen sollen, daneben aber auch über Kontrollkompetenzen verfügen. Sie können Anzeige bei Fehlverhalten erstatten und werden vom Statthalter ins Handgelübde genommen. In der Praxis sind solche Aufseher bereits tätig. Als Beispiel dienen die sogenannten «Greifensee-Rangers». Nun sollen sie auch in der Natur- und Heimatschutzverordnung rechtlich abgestützt werden. Die Regierung erhofft sich durch ihr Patrouillieren und Überwachen auch eine Verhinderung von möglichen Vorkommnisse.

Die Paragraphen 23 Abs. 4 und 28 regeln Details. So sind die wichtigsten ortsgebundenen Gegenstände wie Siedlungs- und Baureste, Gräber usw. nicht aufgezählt, was mit dieser Verordnungsänderung nachgeholt wird. Materiell ist die Präzisierung in diesen beiden Paragraphen unbedeutend.

Die Raumplanungskommission hat das Geschäft an der Sitzung vom 6. November 1998 behandelt. Die Neuregelung der Zuständigkeiten bei den Natur- und Landschaftsschutzobjekten war in der Kommission unbestritten. Sie sind eine Folge der vom Volk beschlossenen Änderung der Verwaltungsstrukturen. Kontrovers wurde die Frage der Regeldichte bei Natur- und Landschaftsschutzobjekten diskutiert. Neben Voten, welche die Schutzmassnahmen eher noch verstärken möchten, wurden auch Stimmen gegen eine zunehmende Reglementierung laut.

In der Kommissionsberatung stand jedoch ganz klar der neue § 18 a im Mittelpunkt der Diskussion. Er war als einziger Paragraph der geänderten Verordnung in der Kommission umstritten. Gemäss Auffassung des Regierungsrates besteht ein Handlungsbedarf bezüglich dem Einsatz von Naturschutzaufsehern. In der Diskussion wurden aber Bedenken bezüglich der Notwendigkeit einer zusätzlichen Kontrollinstanz unter anderem mit Hinweisen auf bereits bestehende Kontrollorgane geäussert. Für einen Teil der Kommission stellte sich auch die Frage, ob ein regionales Problem wie im Gebiet Greifensee mit dieser Verordnungsänderung tatsächlich kantonale geregelt werden soll. Der Vorbehalt gegenüber dem neuen § 18 a ist auch der Grund, weshalb die Mehrheit der RPK die Verordnung ablehnt, wie sie dem Antrag 3654 a entnehmen können.

Die Ablehnung erfolgt in der Meinung, dass der Regierungsrat dem Kantonsrat eine neue Vorlage ohne die Verankerung von Naturschutzaufsehern, d. h. ohne den § 18 a vorlegen soll. Die Kommissionsmehrheit unterstützt die Vorlage mit dem neuen § 18 a und kann sich der Argumentation der Regierung in der Frage der Naturschutzaufseher anschliessen.

Ich bitte Sie namens der Kommissionsmehrheit, die Vorlage abzulehnen.

Hans Frei (SVP, Regensdorf): Der regierungsrätliche Änderungsantrag der NHV (Natur- und Heimatschutzverordnung) beabsichtigt die Reformen in der Verwaltung umzusetzen. Der Naturschutz wird neu der Volkswirtschaftsdirektion unterstellt, die übrigen Bereiche wie Landschaftsschutz, Denkmalschutz, Archäologie und Ortsbildschutz werden der Baudirektion zugewiesen. Die Zuständigkeiten müssen neu geregelt werden. Diese Anpassungen können so akzeptiert werden. Ein Paragraph wurde aber neu aufgenommen und steht nicht im Zusammenhang mit der Verwaltungsreform. Die Volkswirtschaftsdirektion soll in Zukunft zwecks polizeilicher Beaufsichtigung der Naturschutzgebiete Aufseher ausbilden und einsetzen können. Diese Personen werden vom Statthalter ins Handgelübde genommen. Mit § 18 a wird der Volkswirtschaftsdirektion eine neue Aufgabe übertragen, deren Auswirkung auf den Staat bezüglich Umfang und finanzieller Tragweite nicht beurteilt werden kann. Im Naturschutzgesamtkonzept war eine solche Aufgabe in dieser Form nie vorgesehen, und es gibt dafür keine gesetzliche Grundlage.

Da wir heute nicht über ein Gesetz beraten, sondern die Verordnung nur mit Zustimmung oder Ablehnung verabschieden können, muss ich mit aller Deutlichkeit darauf hinweisen, dass bei diesem Paragraphen grösste Vorbehalte anzubringen sind. Die Vorlage darf so nicht verabschiedet werden. Wir müssen bei der Aufsicht von Naturschutzaufgaben zwei Aufgabenbereiche auseinander halten. Die fachliche Aufsicht in Naturschutzgebieten wird heute bereits wahrgenommen. Dazu braucht es keinen neuen Paragraphen. Naturschutzinventare sind erstellt, Schutzverordnungen in Kraft und die Massnahmen umgesetzt. Diese Projekte werden von Naturschutzfachleuten und anderen Sachverständigen begleitet. Dieser Prozess erfolgt in enger Zusammenarbeit mit den betroffenen Bewirtschaftern und Grundeigentümern.

Im Gegensatz zu einem Nationalpark oder einem Naturschutzreservat nach ausländischen Mustern zeichnet sich unsere Kulturlandschaft nach wie vor durch verschiedene Nutzungsarten mit den entsprechenden

Bewirtschaftungsformen aus. Selbst die Naturschutzflächen werden heute im Sinn eines Naturschutzmanagements intensiver bewirtschaftet als noch vor Jahren. Diese Bewirtschaftung wurde im Naturschutzgesamt-konzept als eine zentrale Aufgabe erkannt. Alle interessierten Kreise sind zu einer partnerschaftlichen Zusammenarbeit aufgerufen. Die Umsetzungsprinzipien basieren auf der tiefstmöglichen Stufe, nämlich der Gemeinde. Mit einer rollenden Planung sollen Ziele und Massnahmen überprüft werden und mit marktwirtschaftlichen Instrumenten, z. B. durch Anreize, sollen sie umgesetzt werden. Mit diesem gemeinsamen Vorgehen wurde auch die Frage der Kontrolltätigkeit im Bereich des Naturschutzes geregelt. Die Beobachtung des Zustands der einheimischen Flora und Fauna und geeignete Kontrollen der Umsetzungsmassnahmen sowie deren Erfolg werden heute schon vollzogen. Dieser ausformulierte Auftrag an unser Amt für Landschaft und Natur muss keinesfalls mit polizeilicher Beaufsichtigung der Naturschutzgebiete wahrgenommen werden. Im Gegenteil, es würde sich nur negativ auf das partnerschaftliche Zusammenwirken aller betroffenen Kreise auswirken. Davon bin ich überzeugt.

Im Weiteren ist im Naturschutzgesamt-konzept nicht ein Satz über ein solches Vorgehen ausformuliert worden. Auch sind die finanziellen Auswirkungen als Bestandteil der prognostizierten Kosten nicht ausgewiesen. Zur Überwachung der Biodiversität sind heute schon Ökoberater von Amtsstellen beauftragt, die notwendigen und aufwändigen Beobachtungen anzustellen und Rückmeldungen über die Vielfältigkeit der Biosphäre sicherzustellen. Damit diese Aufgabe wahrgenommen werden kann, braucht es keinen § 18 a. Mit einem solchen Vorgehen würde die partnerschaftliche Zusammenarbeit in Frage gestellt. Die Absicht, mit Aufsehern die beteiligten Partner des Naturschutzes zu überwachen, wäre ein völlig falsches Signal für die grossen Anstrengungen, die für den Naturschutz in den vergangenen Jahren gemacht worden sind.

In der Frage der polizeilichen Beaufsichtigung geht es vielmehr darum, den negativen Auswüchsen in den Schutzgebieten vorzubeugen. Das wäre ein naheliegender Grund. Vorweg sei hier festgehalten, dass in diesem Bereich auch die Regierung grosse Vorbehalte angebracht hat. Ein polizeilicher Vollzug mit Privatpersonen ist auch in diesem Bereich mit einem grossen Fragezeichen zu versehen. Wenn nämlich Regelungen wie das Parkverbot auf verschiedensten Flurwegen oder das Verbot für Mountain-Biker, nicht eingehalten werden, so muss die Durchsetzung dieser Regelungen von Personen wahrgenommen werden, die im Polizeidienst ausgebildet sind und nicht im Naturschutz. Dazu würde

selbstverständlich eine entsprechende Ausrüstung gehören, denn der Vollzug muss bei jeder Witterung stattfinden können. Geht es um die Kontrolle oder Auflösung einer Party – oder besser ausgedrückt einer Orgie – an den Ufern des Katzensees, ist diese nicht ganz unheikle Aufgabe kaum von Naturschutz-Rangern oder irgendwelchen «Cowboys» wahrzunehmen. Der Erholung suchende Besucher des Schutzgebiets ist sich in der Regel der hohen Verantwortung gegenüber der Natur bewusst. Missständen muss begegnet werden, aber mit einem korrekten Vollzug. Den Besucher mit Naturschutzaufsehern zu bevormunden ist des Guten zu viel. Abgesehen davon sollte sich der Staat in seiner finanziellen Situation nicht auch noch neuen Aufgaben annehmen.

Wie kann den Problemen entgegengewirkt werden? Es braucht gezielte Informationstafeln an die Besucher, klare Signalisationen, Zurückhaltung bei der Werbung und bei der Attraktivitätssteigerung für Schutzgebiete. Die öffentlichen Parkplätze sollten ausserhalb der Schutzgebiete angelegt sein. Die erwähnte Situation am Greifensee ist ein typisches Beispiel dafür, wie sich die Gemeinden einem Problem annehmen, etwas vollziehen und die Aufgabe anschliessend in die Verantwortung des Staates übergeben wollen. Es wird bemängelt, dass Schutzbestimmungen ungenügend vollzogen werden könnten. Dieser mangelnde Vollzug ist ausschliesslich dem Bereich der polizeilichen Aufsicht zuzuordnen. Wenn dem so ist, so ist dieses Personal wohl eher durch die Polizei auszubilden als durch die Amtsstelle für Landschaft und Natur. Für diese Aufgabe können wohl kaum Bagatellkosten in Aussicht gestellt werden. Im besagten Schreiben der Gemeindeobligkeiten rund um den Greifensee wird auf die personelle Kontinuität in dieser Aufgabe hingewiesen. Die vom Amt für Raumplanung zur Unterstützung in Aussicht gestellte Rekrutierung von Arbeitslosen gibt mir jedoch wenig Hoffnung für eine kontinuierliche Besetzung. Im Weiteren wurde auf Zwischenfälle hingewiesen, für welche «Greifensee-Rangers» eingesetzt wurden, z. B. weil an verschiedenen Orten Zäune niedergetreten wurden. Mir ist bis heute nur bekannt, dass in Naturschutzgebieten grundsätzlich keine Umzäunungen erwünscht sind. Ich möchte den betreffenden Gemeinden zu bedenken geben, ob mit den Rangern wirklich nur naturschützerische Ziele verfolgt oder eben gemeindeeigene Interessen wahrgenommen werden.

Zusammenfassend möchte ich festhalten: Die Überführung des Amts für Landschaft und Natur in die Volkswirtschaftsdirektion wird begrüsst. Der Änderung der Natur- und Heimatschutzverordnung kann aber nicht zugestimmt werden, weil § 18 a nichts mit der Verwaltungsstrukturreform zu tun hat. Er ist für die Beurteilung der Entwicklung

der Biodiversität in unserer Kulturlandschaft keinesfalls zwingend. (Die Redezeit ist abgelaufen).

Rudolf Aeschbacher (EVP, Zürich): Bei der Änderung der NHV geht es in der Hauptsache um die Anpassung an die geänderten Kompetenzausscheidungen zwischen Bau- und Volkswirtschaftsdirektion. Die knappe bürgerliche Kommissionsmehrheit hat sich dem – mit Stichtscheid des Präsidenten – eigentlich nur aus zwei Gründen widersetzt. Erstens wegen der neuen Bestimmung in § 18 a und zweitens aus einem dumpfen – so habe ich es aufgefasst –, undifferenzierten Ärger und mentalen Vorbehalt gegenüber Umsetzung und Vollzug des Natur- und Landschaftsschutzes generell. Ich nehme zu beiden Punkten Stellung.

Zuerst zur tatsächlich neu eingeführten Bestimmung in § 18 a: Nach dieser Bestimmung soll zur Aufsicht in den Naturschutzgebieten die Volkswirtschaftsdirektion geeignete Personen als Naturschutzaufseher ausbilden und vom Statthalter ins Handgelübde nehmen können. Diese Bestimmung ist aus verschiedensten Gründen sehr sinnvoll:

1. Auf vielen der rund 20 Naturschutzgebieten unseres Kantons, die von überkommunaler Bedeutung sind, lastet ein erheblicher Druck, weil sie beliebte Freizeit- und Naherholungsgebiete und in der warmen Jahreszeit stark frequentierte Badegewässer sind. Dabei verstehen noch allzu viele nicht, wie sie sich in und am Rand dieser Schutzgebiete verhalten sollen und dürfen. Die Schäden in den Schutzgebieten sind daher unübersehbar, und gerade an stark frequentierten Wochenenden geht es schlicht und einfach nicht ohne eine gewisse Aufsicht und Kontrolle.
2. Bislang war es an sich Aufgabe der Kantonspolizei, den Schutz zu gewährleisten und Verstösse gegen die Schutzverordnung zu unterbinden oder zu ahnden. Es ist aber jedermann klar, dass sich die Kapo besser auf ihre Kernaufgaben konzentrieren sollte als die Aufsicht in Naturschutzgebieten auszuüben. Auch kommt es – alle jene, die so gerne vom Sparen reden, sollten nun genau hinhören – billiger und ist zudem effizienter, wenn sachkundige Naturschutzaufseher diese Aufgabe übernehmen. Sie werden dank vertiefter Sach- und Ortskenntnisse in der Lage sein, Fehlverhalten und Schäden durch Information und Präsenz zur richtigen Zeit am richtigen Ort zu verhindern. Zudem können sie, weil sie ins Handgelübde genommen werden, bei krassem Fehlverhalten auch entsprechend einschreiten. Genau gleich wie z. B. die Forstbeamten oder die Jagd- und Fischereiaufseher, bei denen auch keine Probleme mit diesem Recht bestehen.

3. Mit der Festlegung der Naturschutzgebiete in unserem Kanton obliegt dem Kanton auch die Durchsetzung der Schutzverordnungen in den Schutzgebieten von überkommunaler Bedeutung. Diese Festlegung ist in einem demokratisch rechtsstaatlichen Verfahren erfolgt. Mit der Möglichkeit, welche der neue § 18 a eröffnet, dafür besonders geeignete Leute einzusetzen, kann diese Verpflichtung in optimaler Weise erfüllt werden. Und dies sogar verstärkt sowohl auf der Präventions- und Informationsebene als auch auf der nachträglichen Interventionsebene, wie dies leider heute mit dem Einsatz der Kapo geschehen muss. Die Kapo wird ausschliesslich dann von ihren wichtigeren Aufgaben weg in ein Schutzgebiet gerufen, wenn ganz massive Schäden oder Missachtungen vorliegen.
4. Die Gemeinden, die wichtige Naturschutzgebiete beherbergen, begrüßen offensichtlich die sinnvolle Neuerung in der Verordnung. Die sieben Gemeinden des wohl am stärksten belasteten Naturschutzgebiets um den Greifensee haben sich in einem speziellen Schreiben an die Mitglieder des Kantonsrates gewandt und sich für die neue Verordnung mit § 18 a eingesetzt. Diese Gemeinden kennen die Probleme aus nächster Nähe. Bei ihnen gehen die Hinweise und Reklamationen wegen Missachtungen in den Schutzgebieten ein. Sie können dann zwar um den Einsatz der Kapo bitten, haben aber gleichzeitig das Vergnügen, aufgebracht Bürgerinnen und Bürgern zu erklären, dass die Polizei im Moment allerdings Wichtigeres zu tun habe.

Ich komme zum zweiten Bereich, in welchem ich die Ablehnung der bürgerlichen Kommissionsmehrheit ausgemacht habe. Es wird gesagt: Wir haben ein kantonales Naturschutzkonzept, welches auf Zusammenarbeit, Freiwilligkeit und Einsicht beruht; wir brauchen deshalb keine Polizei und keine Aufsicht im Naturschutz.

Dazu hat der Baudirektor in der Kommission treffend bemerkt, dass diese Freiwilligkeit und Zusammenarbeit auf rund 95% aller Naturschutzziele des Kantons zutrifft. Daneben gibt es aber etwa 5% ganz wichtige Naturwerte, die keineswegs verloren gehen dürfen, die nicht verhandelbar und ersetzbar sind und wo vor allem angesichts des auf ihnen lastenden Drucks nicht allein auf Freiwilligkeit gebaut werden darf, sondern Kontrollen und Durchsetzung unerlässlich sind, damit ihr Erhalt gesichert werden kann. Die Erfahrung der vergangenen Jahre zeigt eben, dass diese Kontrollen und die Durchsetzung der Schutzvorschriften in den hoch belasteten Naturschutzobjekten wie z. B. am Greifensee unverzichtbar sind.

Ferner wird gesagt: Im Naturschutz wird ohnehin schon zu viel gemacht. Immer wieder gibt es neue Einschränkungen und Vorschriften. Wir haben von all diesem Schutz die Nase voll. – So deutlich wird dies zwar nicht immer artikuliert, doch im Grunde kommen derartige Aussagen an die Oberfläche, wenn es beispielsweise um die Kosten geht. Da sollen nun plötzlich einige Zehntausend Franken pro Jahr für einen effizienteren Schutz unserer wichtigsten Naturschutzgebiete ein unverantwortliches Loch in die Staatskasse reissen. Auf der anderen Seite stören sich aber genau diese Leute nicht daran, wenn beispielsweise in der gleichen Direktion dreistellige Millionenbeträge in den Strassenbau investiert werden.

Doch auf der anderen Seite geht es eigentlich gar nicht um rationale Argumente, sondern vielmehr um eine dumpfe undifferenzierte Ablehnung des Natur- und Landschaftsschutzes wie sie in der Bekämpfung aller dafür notwendigen Instrumente seit längerer Zeit zum Ausdruck kommt. Ich erinnere nur an die wiederholten Bemühungen zur Abschaffung des Verbandsbeschwerderechts oder an die geplante Aufweichung des Raumplanungsgesetzes mit der Revisionsvorlage, die am 7. Februar 1999 zur Abstimmung steht. Die bürgerliche Seite macht sich zu Recht – das betone ich – immer wieder stark für Recht und Ordnung. So z. B., wenn Umzüge oder Demonstrationen in der Stadt Zürich aus dem Ruder laufen und Sachbeschädigungen und Krawalle entstehen. Diese Ratsseite muss sich aber auch sagen lassen, dass Recht und Ordnung nicht nur dort durchgesetzt werden sollen, wo es um Anliegen geht, die ihr wichtig sind. Nein, das Recht ist auch dort durchzusetzen, wo es um Werte und Inhalte geht, die unserer Seite vielleicht mehr bedeuten. Wir haben Ja zum Natur- und Landschaftsschutz gesagt. In rechtsstaatlich korrekten Verfahren haben wir die besonders wertvollen Gebiete bezeichnet und die notwendigen Schutzverordnungen erlassen. Zur Rechtsstaatlichkeit gehört es nun aber auch, dass diese Schutzverordnungen vollzogen und durchgesetzt werden. Der Nichtvollzug von gültigen Normen und Gesetzen ist der schlimmste Feind jeder demokratisch rechtsstaatlichen Ordnung. Jener Ordnung, auf die sich die bürgerliche Seite bei anderer Gelegenheit so oft und gerne – aus meiner Sicht völlig zu Recht – beruft.

Ich appelliere daher an die bürgerliche Ratsseite, sich das dumpfe, unreflektierte Nein noch einmal zu überlegen. Den Rat bitte ich, der vernünftigen und von der Regierung beantragten Änderung der Natur- und Heimatschutzverordnung die Genehmigung zu erteilen.

Felix Hess (SVP, Mönchaltorf): Ich spreche zu § 18 a betreffend die Naturschutzaufsicht. Ich bin für die Vorlage, insbesondere für die Naturschutzaufsicht. Ich spreche hier vor allem für die sieben Greifensee-gemeinden Uster, Mönchaltorf, Egg, Maur, Fällanden, Schwerzenbach und Greifensee. Diese Gemeinden haben sich zur Pflege des Sees in einer Stiftung organisiert, deren erster Präsident ich bis zum Frühjahr 1998 war. Zudem verweise ich auf das Schreiben vom 1. Dezember 1998 der sechs Gemeindepräsidenten und der Stadtpräsidentin von Uster an alle Ratsmitglieder in dieser Sache. Dass Naturschutzbeauftragte notwendig sind, erläutere ich am Beispiel Greifensee. Analoges gilt aber auch für das Gebiet des Pfäffikersees. Das Greifenseegebiet ist eines der schönsten und grössten Naturschutzobjekte im Kanton Zürich. Es ist von nationaler Bedeutung und seit 1941 geschützt. In den 80er-Jahren wollte die Baudirektion den Schutz auf und um den See auf extreme Weise verbessern. Alle sieben Gemeinden waren dagegen. Die Baudirektion erklärte sich dann bereit, die neue Schutzverordnung mit den Gemeinden zusammen zu realisieren. Eine Arbeitsgruppe der Gemeindepräsidenten und der Baudirektion machte sich an die Arbeit. Die neue aktualisierte Schutzverordnung, die auch den Bedürfnissen der Gemeinden entgegenkam, wurde 1994 vom Baudirektor in Kraft gesetzt. Sie ist nach dem Grundsatz der Gleichberechtigung von Mensch und Natur ausgerichtet. Vor allem darf die Bevölkerung nicht vom See ausgeschlossen werden. Bald zeigte sich aber, dass die Arbeit mit schönen Worten in der Schutzverordnung noch nicht getan war. Niemand stand für den Vollzug zur Verfügung, obwohl der Kanton dafür zuständig ist. Zahlreiche Wandalenakte und entsprechende materielle Schäden mussten festgestellt werden. Zudem war und ist das Unwissen der Bevölkerung über die Schutzverordnung, vor allem aber über den Schutzgedanken sehr gross.

Aufklärung und Information sind dringend notwendig. Unter Vollzug verstehen die Gemeinden vor allem Information, Beratung, Motivation, Aufklärung, Hilfe, Gestaltung, Arbeit im Gelände, Kontrolle, Massnahmen und Einsatz von staatlichen Zwangsmitteln. In Absprache mit der Baudirektion wurden Naturschutzbeauftragte, nämlich die sogenannten «Greifensee-Rangers» eingesetzt. Ihr Pflichtenheft erstreckt sich von Information über Arbeit im Gelände und Kontrolle bis zur Verzeigung. Analoge Einrichtungen im Kanton Zürich sind die Wildhüter, Fischereiaufseher und Förster. Sind das Polizisten? Ich glaube nicht. Das Spezielle an den «Greifensee-Rangers» ist, dass sie mit Ausnahme des Chefs zur Zeit aus einem Arbeitslosenprogramm rekrutiert werden und ohne Rechtsgrundlage arbeiten. Die gemachten Erfahrungen während

der vier Jahre ihres Einsatzes sind sehr gut. Die Institution der Rangers verursacht auf jeden Fall viel weniger Kosten als die Polizei.

Den sieben direkt betroffenen Gemeinden ist es ein grosses Anliegen, dass die gesetzlichen Grundlagen geschaffen werden. Es gibt keine andere Stelle, welche diese Aufgabe wirksam wahrnehmen könnte. Die Kantonspolizei muss sich auf ihre Kernaufgaben konzentrieren. Sie kann die Aufsicht über die Naturschutzgebiete nicht wahrnehmen. Vor allem geht es dabei nicht nur darum, im Nachhinein Schadensverursacher zu ermitteln. Viel wichtiger ist, dass mit geeigneten Massnahmen bei den Besuchern das Verständnis für die Schutzgebiete gefördert wird. Wer den Wert der Schutzgebiete kennt, wird sie auch schützen.

Staatliche Anordnungen wie die Schutzverordnung Greifensee sind nicht nur zu erlassen, sondern auch durchzusetzen. Es würde von grosser Naivität zeugen, wenn der Kantonsrat der Regierung bzw. den Gemeinden die für die Durchsetzung der staatlichen Anordnungen notwendigen Mittel nicht in die Hand geben würde. Die Weiterführung des Rangerprogramms ist im Interesse des Naturprojekts Greifensee dringend notwendig. Der Einwand, das Greifenseeeproblem sei regional und deshalb nicht in der Verordnung zu regeln, geht fehl. Erstens ist der Greifensee viel zu gross und wichtig, um lediglich als regional eingestuft zu werden. Und zweitens gibt es keine regionale staatliche Ebene, die dies tun könnte. Die Gemeinden sind zu klein. Also bleibt die kantonale Ebene.

Namens der Greifenseeegemeinden beantrage ich die Genehmigung der Vorlage.

Ingrid Schmid (Grüne, Zürich): Im Namen der Grünen Fraktion bitte ich Sie, dieser Verordnung zuzustimmen. Es ist nicht einsichtig, weshalb § 18 a heute einen Streitpunkt bildet. Der Regierungsrat hat ausgeführt, dass mit dieser Lösung die gesetzlichen Aufgaben, nämlich der Schutz der kommunalen Schutzgebiete, zweckmässig und günstig erfüllt werden kann. § 18 a beinhaltet übrigens eine Kann-Formulierung. Er lautet: «Die Volkswirtschaftsdirektion kann zur Aufsicht in den Naturschutzgebieten geeignete Personen als Naturschutzaufseher ausbilden.» Das heisst also, dass solche Aufseher dort eingesetzt werden können, wo es zweckmässig ist. Dass sie dort eingesetzt werden müssen, wo Naturschutzgebiete beschädigt werden, ist wohl auch klar. Felix Hess hat nun gerade das Beispiel Greifensee genannt. Dieses zeigt, dass die Schutzverordnung dort nicht genügend umgesetzt werden kann und dass weitere Massnahmen notwendig sind. Wenn Hans Frei nun meint, dass man diese Schutzverordnung mit der Kantonspolizei umsetzen

soll, so wäre dies eine schlechte und teure Lösung. § 18 a hingegen ermöglicht, dass Aufsichtspersonen eingesetzt werden können, wie es im Jagd- und Forstrecht und in der Fischerei bereits Praxis ist. Was Hans Frei vorschlägt, ist eine nicht praktikable Lösung. § 18 a bietet aber eine günstige und zweckmässige Lösung, da punktuelle Einsätze mit speziell ausgebildeten Personen möglich sind, die allein durch ihre Anwesenheit bereits eine präventive Wirkung haben können. Der Vorschlag, die Kantonspolizei für die Aufsicht einzusetzen, ist eine Null-Lösung. Aus diesem Grund bitte ich Sie, der Verordnung, wie sie der Regierungsrat ausformuliert hat, zuzustimmen.

Ulrich Isler (FDP, Seuzach): Wir haben gehört, dass die Neuordnung der Inventare zu verschiedenen Direktionen die Änderung der alten Verordnung rechtfertigt. Auch der hohe Wert der Schutzgebiete wird vorbehaltlos anerkannt. Doch die in § 18 a postulierte Schaffung einer neuen Kategorie von staatlichen Hilfspolizisten oder staatlichen Aufsehern stösst nicht nur in den Gemeinden, sondern auch in der Bevölkerung auf grossen Widerstand. Die in der Kommission geäusserte Befürchtung, es könnten hierfür auch Arbeitslose ausgebildet und eingesetzt werden, vermochte nicht zu überzeugen. Wir haben hier keine amerikanischen Verhältnisse, wo die Nationalparks die Dimensionen von Kantonen haben und sich der Einsatz von professionellen Rangern rechtfertigen würde. In den Schutzgebieten vieler Zürcher Gemeinden sind es an Flora und Fauna interessierte Fachpersonen, die seit Jahren Pflege, Erhaltung und Aufsicht mit Kompetenz und Sachverstand erfüllen. Dies zur grossen Befriedigung der Bevölkerung und zum Wohl der Schutzgebiete, aber auch zum Wohl der interessierten Bevölkerung. Dieser neue kantonale Planungstreich mit grossen Folgekosten wurde von niemandem verlangt oder gefordert.

Ich bin der Meinung, dass der Staat nur jene Leistungen erbringen soll, die nicht ebenso gut von Freiwilligen und Privaten übernommen werden können. Dies funktioniert in vielen Gemeinden sehr gut. Die neue Kontrollfunktion erstickt die Eigeninitiative und die Eigenverantwortung. Darüber hinaus entstehen Kosten für Ausbildung, Ausrüstung, Ausweise und Administration, die Sorgen bereiten. Wir haben dieser Verordnung mit einem Zufallsmehr zugestimmt. Ich bin mir bewusst, dass mir von Befürwortern auch aus meiner Partei anschliessend «in den Rücken geschossen» wird. Auch habe ich Verständnis dafür, dass die betroffenen Gemeinden, die diese Verordnung befürworten, in erster Linie an der Abgeltung der Kosten interessiert sind.

Trotzdem bitte ich Sie eindringlich, diese Vorlage abzulehnen, in der Hoffnung, dass die neue Vorlage ohne § 18 a vorgelegt werde.

René Berset (CVP, Bülach): Ich kann mich im Wesentlichen dem Votum von Ulrich Isler anschliessen. Das Schutzgebiet um den Greifensee ist eines von zwei Dutzend im Kanton Zürich und eines der grössten. Auch liegt es in einem sehr dicht besiedelten Gebiet, wo vor allem an den Wochenenden jeweils eine grosse Besucherzahl zu erwarten ist. Man weiss, dass solch grosse Schutzgebiete Probleme mit sich bringen. Aber brauchen wir Rangers wie in den USA, die täglich durch das Schutzgebiet patrouillieren, um unvernünftige Leute zur Räson zu bitten? Brauchen wir wirklich Parkwächter, wie wir sie im Nationalpark haben? Immer, wenn etwas nicht ganz rund läuft, rufen wir nach neuen Bestimmungen, Gesetzen und Aufsichtspersonen, statt an die Eigenverantwortung der einzelnen Bürger zu appellieren. Das Problem ist sicher nicht gelöst, wenn wir Leute haben, die patrouillieren. Auch wurde bereits erwähnt, dass dies mit Kosten verbunden ist. Wenn wir aber eine Schutzaufsicht wollen, dann bringt eine Einmann-Patrouille überhaupt nichts. Es braucht also Doppelpatrouillen mit einer zwei- oder dreifachen Besetzung, das heisst eine Rotation. Damit die Rangers überhaupt präsent sein können, brauchen sie eine Uniform, ein Dienstfahrzeug usw. Ich bin überzeugt, dass einfachere Lösungen mit Appellen an die Bevölkerung auch etwas bringen werden. Im Eigental zwischen Basersdorf und Embrach funktioniert dies jedenfalls. Vielleicht müssen die örtlichen Natur- und Heimatschutzorganisationen, die an und für sich keine anderen grösseren Aufgaben haben als die Leute zu informieren, dass man der Natur Sorge tragen soll, auch für unentgeltliche Aufsichtsaufgaben eingespannt werden. Dies würde vorwiegend vom Frühling bis zum Sommer gelten. Im Herbst braucht es diese Leute meistens nicht mehr.

Wenn im Kanton etwas Neues eingerichtet wird, untersteht dies immer einer gewissen Eigendynamik. Zuerst gibt es nur die Oberaufsicht, dann brauchen sie einen Hilfsarbeiter und dieser braucht vielleicht auch wieder einen Helfer. Ich bin überzeugt, dass es gegen eine Million Franken kosten wird, wenn wir der Verordnung mit § 18 a zustimmen. Damit haben wir wieder Geld in den Sand gesetzt für etwas, das nicht nötig ist, weil es mit der Eigenverantwortung des Bürgers gelöst werden könnte.

Ein Grossteil der CVP wird dieser Verordnung nicht zustimmen.

Peter Oser (SP, Fischenthal): Kommen wir doch wieder auf den Boden der Realität zurück und malen wir uns hier nicht amerikanische Verhältnisse und sonstige wilde Geschichten aus.

Worum geht es hier wirklich? Nicht um die Umsetzung des Naturschutzgesamtkonzepts, nicht um kommunale Schutzgebiete und auch nicht um irgendwelche Vertragsflächen, sondern es geht hier um die harten, unersättlichen, grossräumigen Landschaften von kantonaler und nationaler Bedeutung. Es geht um die Landschaften, in welchen der Nutzungsdruck und die dadurch entstehenden Konflikte unserer Freizeitgesellschaft so extrem werden, dass man die Erholungssuche und den Naturschutz beinahe nicht mehr zusammenbringt. Diese Lösung stellt einen Versuch dar, beides zu kombinieren, damit die Schutzgebiete der breiten Öffentlichkeit zugänglich bleiben. Die Leute sollen sich erholen und die Landschaft geniessen können, aber die Landschaft muss trotzdem erhalten werden. Es gibt rechtliche Grundlagen und gesetzliche Vorschriften, die in den entsprechenden Schutzverordnungen festgehalten wurden. Da geht es nicht mehr um Freiwilligkeit, sondern darum, die Vorschriften umzusetzen. Der Kanton hat im Moment keine andere Möglichkeit, als dies mit der Polizei zu tun. Wenn die andere Seite als Argument die Ausbildung und die Finanzen anführt, muss ich Ihnen sagen, dass im Budget kein Posten vorgesehen ist, um die Kantonspolizei aufzustocken, damit am Wochenende diese Landschaften überhaupt geschützt werden können.

In anderen Bereichen wie Jagd und Fischerei laufen solche Massnahmen problemlos. Die Vorlage ist absolut logisch und gut. Dem Votum von Felix Hess im Namen der Greifenseegemeinden habe ich nichts mehr hinzuzufügen. Ich bitte Sie, der Verordnung zuzustimmen.

Astrid Kugler-Biedermann (LdU, Zürich): Die LdU-Fraktion empfiehlt Ihnen die geänderte Verordnung anzunehmen. § 18 a, der in der Kommission offenbar zu grossen Diskussionen geführt hat, ist sinnvoll. Für den Vollzug der meisten Bestimmungen für Naturschutzgebiete sind die Gemeinden zuständig. Wie wir in Diskussionen um die Naturschutzgebiete in Uster, vor den Weihnachtsferien, bereits gehört haben, ist es für die Gemeinden offenbar schwierig, die Schutzbestimmungen durchzusetzen. Es fehlt an Personal, und die Bauvorstände können schliesslich nicht persönlich für die Einhaltung des Gesetzes sorgen. «Säuhäfeli» und «Säudeckeli» sind halt noch immer beliebte Regierungsinstrumente. Die von der Baudirektion vorgeschlagene Lösung wird sicher nicht alle Welt kosten. Ausserdem «kann» die Baudirektion

geeignete Personen zur Aufsicht heranziehen, sie «muss» aber nicht. Ich denke, dass hier aus einer Maus ein Elefant gemacht wird.

Was uns an dieser Verordnung nicht so gefällt, ist der Umstand, dass der Natur- und Heimatschutz in verschiedenen Direktionen untergebracht wird. Damit besteht die Gefahr, dass er insgesamt geschwächt wird. Wir möchten gerne vom Regierungsrat hören, wie er dieser Befürchtung Rechnung trägt.

Richard Hirt (CVP, Fällanden): Es wird Sie nicht erstaunen, dass ich das Wort ergreife. Ich wohne in Fällanden und mag den Greifensee sehr gern. Seine Umgebung ist eines der schönsten Schutzgebiete im Kanton Zürich, notabene seit 1948. Als ehemaliger Polizeivorstand weiss ich, wovon ich spreche, wenn es um die Probleme in dieser Region geht. Da gibt es nicht nur nacktbadende, sondern auch noch andere Vögel. Interessenkonflikte treten im Schutzgebiet des Greifensees potenziert auf. Nicht zuletzt die Schönheit dieses Gebietes führt zu solchen Problemen. Ich weiss nicht, weshalb sich die Ratsmitglieder so stark an dieser Kann-Formulierung stossen. Es ist kaum zu erwarten, dass es um den Greifensee einen ganzen Polizeistaat geben wird. Der Brief an den Kantonsrat ist von gutbürgerlichen Gemeindepräsidenten unterzeichnet, die auch nicht mehr Staat wollen als Sie. Doch diese wissen, wovon sie sprechen und schreiben, weil sie die Konflikte, die in diesem Gebiet entstehen, täglich erleben. Man kann nicht die Probleme des gesamten Kantons über einen Leist schlagen. Ich bin der Meinung, dass mit der Kann-Formulierung in § 18 a eine Art «Lex Greifensee» greifen muss. Es ist nicht so, dass der Kanton diese Schutzverordnung aus seiner allmächtigen und allwissenden Qualität der Naturschutzfachstelle geschaffen hat. Im Gegenteil, die Gemeinden haben sich damals gegen die obrigkeitliche Schutzverordnung gewehrt, die ihnen der Kanton aufzwingen wollte. In gemeinsamer Arbeit haben sie versucht, die Probleme dieser Gegend zusammen mit dem Kanton partnerschaftlich zu lösen. Das ist nun gelungen. Die Aufsicht, die eingeführt werden konnte, ist zweckmässig und sinnvoll. Es ist mit der Kantonspolizei nicht möglich – ich sage Ihnen das als ehemaliger Polizeivorstand –, die Problematik eines derart intensiv genutzten Schutz- und Erholungsgebiets in hinreichendem Mass zu kontrollieren.

Ich bitte Sie eindringlich, auf Felix Hess und mich zu hören. Stimmen Sie dieser Verordnung zu, so wie sie die Regierung vorlegt. Sie ist eine gute und keine verstaatlichte Lösung.

Rolf Sägesser (FDP, Greifensee): Es erstaunt Sie sicher nicht, dass ich die Meinungen und Erfahrungen meiner Kollegen Felix Hess und Richard Hirt teile. Ich möchte mich kurz fassen: Unterstützen Sie diese Verordnung. Das Zentrum des Greifensees liegt in der Luftlinie nur 14 Kilometer vom Paradeplatz entfernt. Es erstaunt deshalb sicher nicht, dass der Nutzungsdruck dauernd steigt. Vergleiche mit grosszügigen amerikanischen Parks sind falsche Beispiele. Ich gebe Ihnen ein kurzes neues Beispiel zum wachsenden Nutzungsdruck. Es gibt nun einen sehr schön angelegten Radweg. Da es aber gleichzeitig neue Sportformen wie Inline-Skating gibt, wird der Radweg von den Skatern belegt, und die Radfahrer befinden sich grössten Teils wieder zurück auf der Strasse. So war es vor einigen Jahren mit den Surfbrettern; die Surfer suchten mit ihren schweren Brettern den kürzesten Weg ins Wasser, weshalb sie so nahe wie möglich am Schilf parkierten, um dann geradewegs durch den Schilf ins Wasser zu gehen. Das sind keine Vorwürfe, sondern das ist auf ein Gruppenverhalten zurückzuführen.

Doch wenn wir das Schutzgebiet aufrecht erhalten wollen, dann können wir das nur mit einer gewissen Ordnung. In den Gemeinden opfern viele Leute jedes Jahr Hunderte von Stunden für Fronarbeit mit Freude und Überzeugung. Es braucht nun noch eine gewisse Ordnungshilfe, die bestimmt, in welchem Rahmen so etwas ablaufen kann. Die einzige Erfahrung, die wir in Greifensee im Laufe der letzten 20 Jahre gemacht haben, war, dass die Nutzungsarten kanalisiert werden müssen. Es muss freie und eingezäunte Gebiete geben. Es geht nur darum, dass wir diese Grobordnung aufrecht erhalten können. Wenn wir das nicht können, wird das Gebiet zu einem Erholungspark, welcher nichts mehr mit einem Schutzgebiet zu tun hat.

Ich bitte Sie, diese einzige noch fehlende Kompetenz über die Oberaufsicht mit § 18 a zu regeln.

Johann Jucker (SVP, Neerach): Mit dem Anliegen und den Wünschen der Regierung und sogenannter Naturkreise ist zu befürchten, dass die Funktionäre der Volkswirtschafts- und der Baudirektion, wie dies in § 4 und § 19 a der Verordnung festgehalten ist, versuchen, ihre oft einseitigen Wünsche betreffend Natur-, Landschafts- und Denkmalschutz auf ihre Weise zu diktieren. Leider stelle ich immer wieder fest, dass viel Gesuchtes und Unnötiges sehr oft auf Kosten anderer zwingend erhalten, geschützt oder in Stand gestellt werden muss. Die Realisation von Grossvorhaben kann auch mit den bestehenden Vorschriften vorgenommen werden, wie dies zur Zeit im Bereich Naturschutz, siehe Bachsertal und Neeracherried, der Fall ist. Der Einbezug der Gemeinden,

Bewirtschafter und Landbesitzer ist bereits möglich und auch nötig. Gerade dies ist jedoch in der vorliegenden Natur- und Heimatschutzverordnung nicht geregelt. Bei einem wirklichen Bedarf von neuen Schutzobjekten müssen unbedingt alle Aspekte, auch wirtschaftliche und existenzsichernde Überlegungen einbezogen werden. Mit Befremden habe ich von der Idee in § 18 a, eine eigentliche Naturschutzaufsicht mit sogenannten Funktionärspezialisten aufzubauen, erfahren. Ich bin für die Sicherheit in unserem Kanton, jedoch gegen den Einsatz solcher Aufsichtspersonen. Unsere jetzige Verordnung erlaubt uns bereits jetzt, bestehende Objekte durch Förster, Wildhüter, Fischereiaufseher, Polizisten usw. unter Kontrolle zu halten. Sollte man die Naturaufseher zu ihrem eigenen Schutz, wie es bei den Schweizer UNO-Funktionären gewünscht wird, auch noch bewaffnen? Ich befürchte, dass sich Naturaufseher selbst beschäftigen und das berühmte Haar in der Suppe vor allem bei den Bewirtschaftern finden würden.

Neben dem Greifensee gibt es auch noch andere grosse Schutzgebiete. Seit dem Jahr 1956 ist das Neeracherried unter Schutz gestellt. Meiner Meinung nach hatten wir bis jetzt keine grossen Probleme mit den Besuchern, Betrachtern und Landbewirtschaftern. Und, Herr Aeschbacher, meines Wissens gab es auch keine massiven Schäden. Der grösste Eingriff war und ist der Versuch mit den inzwischen bekannten schottischen Hochlandrindern. Diese Idee finde ich gut. Wie die verschiedenen Bewilligungen zustande kamen, müsste man vielleicht in bilateralen Verhandlungen erfahren.

Keine Naturschutzvorschriften mehr, keine neuen Aufsichtspersonen für Natur- und Landschaftsschutz. Ich bitte Sie zusammen mit der SVP-Fraktion, die Vorlage 3654 a anzunehmen und damit die Änderung abzulehnen.

Ursula Talib-Benz (Grüne, Pfäffikon): Als Einwohnerin von Pfäffikon spreche ich im Besonderen von der Situation im hochsensiblen und wunderschönen Moorgebiet um den Pfäffikersee, ein Gebiet von nationaler Bedeutung. Ich weiss, dass z. B. am Greifensee und an anderen Orten ähnliche Zustände herrschen. In den 17 Jahren, in denen ich dort wohne, hat sich die Situation massiv verschärft. Verschiedene Vogelarten sind ausgestorben, und an praktisch allen Fischerstegen zeugen Flaschen, Büchsen, Plastiksäcke voller Abfall von Gelagen von Leuten, die das Leben «easy» nehmen. Bei schönem Wetter überschwemmt ein Heer von zehntausend Leuten das Naturschutzgebiet, die zum Teil von recht weit her pilgern. Trotz den jahrelangen Bemühungen von unzähligen Freiwilligen, welche vor allem die am Boden brütenden Vögel vor

umherschweifenden Hunden schützen wollen, lässt mehr als die Hälfte der Hundebesitzer trotz Tafeln mit Leinenanordnung ihre Lieblinge umherstreifen und -streunen. Werden sie höflich von den Aufsichtspersonen auf die Gefahr für ganz seltene Vögel sowie auf die gut sichtbaren Tafeln mit Leinenzwang aufmerksam gemacht, werden viele recht aggressiv und ausfällig. Häufig sind die Freiwilligen üblen Beschimpfungen und Drohungen ausgesetzt. Ihre Freiwilligenarbeit ist um so frustrierender, als allen Bemühungen zum Trotz viele Hundebesitzer völlig uneinsichtig sind und nicht verstehen wollen, dass ihr lieber «Bello» innert Sekunden eine ganze Bodenbrut zunichte machen kann. Doch auch Leute mit Hunden oder mit Mountainbikes, die eine Abkürzung durch das Ried nehmen, sind für das Besorgnis erregende Resultat verantwortlich.

Ich zeige Ihnen hier diesen Vogel; es ist eine Bekassine. Meinen Kindern konnte dieser Vogel mit seinen neckenden Lauten noch gezeigt werden, da er in der Luft mit einem Feldstecher leicht zu beobachten war. Vor zehn Jahren gab es noch elf Paare. Drei Jahre später nur noch sporadisch mal ein Paar. Bekassinen sind sehr scheue Bodenbrüter. Die Jungen sind Nestflüchter und daher stark gefährdet. Wegen der Mehrheit der Hundehaltenden, welche sich an keine Vorschriften halten wollen, ist die Bekassine auch am Pfäffikersee mittlerweile ausgestorben.

Wer von Ihnen kennt den Kibitz? Ich habe für Interessierte einige Fotokopien dieses Vogels gemacht, damit Sie Anschauungsmaterial haben und wissen, wovon ich spreche. Der Kibitz ist ein dreissig Zentimeter langer Vogel mit einem neckischen Schopf, er ist ein Meister der Flügkünste. Sein Balzflug besteht aus Schnörkeln und jähren Wendungen, bei denen er von einer Seite zur anderen kippt, abstürzend mehrere Purzelbäume schlägt und sich erst knapp über dem Boden wieder fängt. Für die anderen Bodenbrüter ist er der beste Wächter. Zur Zeit ist nur noch ein ganz kleiner Bestand vorhanden, sechs Paare wurden gezählt. Diese müssen überwacht werden, damit sie geschützt werden können. Dazu können Sie, werte Kantonsratsmitglieder, einen wichtigen Beitrag leisten, indem Sie § 18 a zustimmen.

Zu bedenken ist übrigens auch, dass nicht nur die Stadt Zürich für das übrige Kantonsgebiet verschiedene allgemeine und wertvolle Leistungen erbringt, sondern oft auch kleine Gemeinden. Diese stellen ihr Gebiet und ihre Arbeitskraft für Ruhe und Erholung suchende Leute oder für Naturliebhaber zur Verfügung. So darf davon ausgegangen werden, dass pro Jahr rund eine halbe Million Leute nur schon an den Pfäffikersee pilgern. Er ist ihnen also viel wert. Die Gegner der Vorlage haben finanzielle Gründe genannt. Wenn aber jede Person nur einen Franken

Eintritt bezahlen würde, wäre bereits eine halbe Million Franken beisammen. Und es wäre erst noch ein billiges Vergnügen.

Würden sich alle anständig und rücksichtsvoll benehmen, bräuchte es ausser ein paar Hinweistafeln nicht viele Dienstleistungen. So aber kostet das rücksichtslose Verhalten einer Minderheit im besten Fall Geld, im schlechtesten Fall das Leben von einmaligen Arten. Es kostet uns einen Reichtum der unermesslich ist. Ich frage Sie: Wollen Sie das? Es gäbe noch eine lange Liste von anderen Tieren, die vom Aussterben bedroht sind. Ich erinnere mich voller Freude an den wunderschön blau schillernden Eisvogel, den ich vor zwei Wochen am Pfäffikersee sehen konnte. Auch am Greifensee gilt es, neben einer wunderschönen Landschaft eine Vielzahl von Tier- und Pflanzenarten zu schützen. Man wird ihnen, wie Sie dem Schreiben der Gemeindepräsidenten der Anliegergemeinden entnehmen können, dankbar sein für die Unterstützung, damit die Beschädigungen und Übertretungen in den Schutzgebieten endlich wirksam unterbunden werden können. Da bisher weder die Gentechnologie, noch eine andere Methode ausgestorbene Tier- und Pflanzenarten wieder lebendig machen kann, bleibt uns nur eines übrig: Hören wir auf besorgte Fachleute, bevor es zu spät ist.

Unterstützen wir durch Gesetz und Tat die dringend notwendigen Absichten.

Hanspeter Amstutz (EVP, Fehraltorf): Die Änderung der Verordnung über den Natur- und Heimatschutz wird von der EVP begrüsst. § 18 a schafft endlich die Möglichkeit, in den Naturschutzgebieten geeignete Aufsichtspersonen mit Kompetenzen zu versehen. Sonntag für Sonntag versuchen Freiwillige die grössten Überschreitungen der gültigen Verordnungen zu verhindern. Dabei sind sie oft grössten Verunglimpfungen ausgesetzt. Weil sie keine Möglichkeit haben, den Verordnungen die nötige Nachachtung zu verschaffen, sind sie frustriert und demotiviert. Die neue Verordnung schafft Abhilfe. Die Anstellung von Freiwilligen für den Aufsichtsdienst wird erleichtert, und der Nutzen für die Schutzgebiete ist offensichtlich.

Etwas irritiert bin ich über die ablehnende Haltung eines Teils der SVP. Bei den Gemeindeordnungsdiensten tritt sie klar für eine Entlastung der Polizei durch Mithilfe ausgebildeter Ordnungsdienste ein. Ich selber unterstütze die Idee ziviler Ordnungsdienste in verschiedenen Bereichen. Ich hoffe, dass ein Teil der SVP für die Ordnungsdienste in den Schutzgebieten der Oberländerseen doch noch Schützenhilfe leistet. Werte des Naturschutzes gilt es ebenso sehr zu schützen wie ein geordnetes Zusammenleben in den Dörfern und Städten. Felix Hess und andere direkt Betroffene haben klar aufgezeigt, weshalb ein grosser Handlungsbedarf besteht.

Ich bitte Sie, der Verordnung zuzustimmen.

Willy Germann (CVP, Winterthur): Ich bitte Sie, der Vorlage zuzustimmen. Erlauben Sie mir aber einen kritischen grundsätzlichen Einwand. Die Verordnung passt sich neuen Verwaltungsstrukturen an und mehr nicht. Sie ändert nichts am komplizierten und intransparenten Natur- und Heimatschutzrecht des Kantons Zürich. Im Gegenteil, sie zementiert es einmal mehr. Der Regierungsrat liess – wie in den letzten Jahren mehrmals – die Gelegenheit vorüberstreifen, das Natur- und Heimatschutzrecht zu vereinfachen und zu verbessern. So schafft auch diese Verordnung keine Klarheit im Bezug auf die Inventare. Immerhin gibt es Inventare, vor allem übergeordnete Schutzinventare, mit und ohne Rechtskraft. Wenn es jeweils darum geht, statt auf Verhinderung mehr auf Anreiz zu setzen, dann beruft sich die Regierung ausschliesslich auf Inventare ohne Rechtskraft. Lesen Sie die Antwort der Regierung auf das Postulat KR-Nr. 315/1998. Ich habe die Bedenken von Johann Jucker gehört, zum Teil sind sie zwar berechtigt, doch in dieser Diskussion fehl am Platz. Ich bin gespannt, ob Sie diese Bedenken vorbringen, wenn es um die Überweisung oder Ablehnung des vorher genannten Postulats geht.

In einem Punkt muss ich die Regierung allerdings unterstützen, nämlich bei ihrem unkomplizierten und kostengünstigen Vorschlag für den Schutz von Naturschutzgebieten. Ich habe überhaupt kein Verständnis für jene Versuche, diese Aufsicht mit Horrorvisionen zu torpedieren. Es braucht doch keine Armeen von uniformierten Rangern, um diese Gebiete zu schützen.

Hans-Jacob Heitz (Liberale, Winterthur): Peter Oser hat die Behauptung in den Raum gestellt, dass § 18 a lediglich für Naturschutzgebiete von nationaler Bedeutung greifen würde. Das lese ich in dieser Verordnung aber nicht, selbst nicht zwischen den Zeilen. Denn sonst müsste sich zumindest in der Begründung ein entsprechender Hinweis finden lassen, doch das ist nicht der Fall. Darüber liesse sich allenfalls noch diskutieren. Ich stelle also mit anderen Worten bereits einen Mangel an dieser Verordnung an sich fest. Die Erfahrung lehrt uns bekanntlich, dass gerade in der Schweiz die gesetzlichen Kontroll- und Aufsichtsbestimmungen in extremis und nicht eben bürgerfreundlich ausgelegt und entsprechend durchgesetzt werden. Diese Befürchtung ist gerade mit dem Aspekt des Handgelübdes, das in dieser Verordnung ausdrücklich erwähnt ist, nicht ohne Bedeutung. Es stellt sich diesbezüglich die Frage, Herr Baudirektor, was Kontrollkompetenz heisst. Dieser Begriff ist in der Weisung zu finden, ohne dass er näher ausgedeutet wäre, und auch in der Verordnung findet sich kein Hinweis darauf. Heisst dies auch Personenkontrolle oder die Kompetenz, jemanden anzuzeigen? Welches sind die Kriterien? Ist damit der Willkür nicht einmal mehr Tür und Tor geöffnet?

Für mich ist absehbar, dass mit dieser Verordnung eine Eigendynamik ermöglicht wird, die bürgerfeindlichen Kontroll- und Aufsichtsinstrumentarien das Wort redet. In dieser grundsätzlichen Problematik gehe ich noch weiter und stelle die Frage, ob jenes Instrumentarium überhaupt verfassungs- und gesetzmässig ist. Ich bitte Sie, mir auch diese Frage zu beantworten. Wurde alles wirklich korrekt abgeklärt? Dürrenmatt hielt bekanntlich treffend und sinngemäss fest, dass die Schweiz ein Gefängnis sei und wir Schweizer unsere eigenen Gefängniswärter. Ich stelle fest, dass wir einen weiteren Schritt in Richtung dieses Dürrenmatt'schen Gefängnisses, sprich Polizeistaat machen. Dazu sage ich als Liberaler: Nein, danke! Vielmehr rede ich der Information und Motivation – Herr Amstutz, bereits in der Schule beginnend – das Wort. Repression ist hier nicht geeignet.

Ich bin klar gegen diese Verordnung.

Barbara Marty Kälin (SP, Gossau): Ich glaube, Information und Motivation sind gut und recht, doch unter Umständen ist die Repression trotzdem auch nötig. Ich bitte Sie deshalb, der Verordnung zuzustimmen. Die Regierung legt eine gute Verordnung vor, und es gibt keinen Grund, weshalb wir sie ablehnen sollten.

Hans Frei behauptet, dass der umstrittene § 18 a nichts mit der rechtlichen Verordnung zu tun habe, die lediglich auf der Neustrukturierung der Verwaltung basiere. Dem ist natürlich nicht so. Inhaltlich geht es durchaus auch um Effizienzsteigerung, Vereinfachung der Abläufe und letztlich ums Sparen. Die «Greifensee-Rangers», die Sie offenbar so stören, gibt es schliesslich schon. Ich gehe nun einmal davon aus, dass diese eine rechtliche Grundlage haben. Wenn dem nicht so sein sollte, wird mich Regierungsrat Hans Hofmann sicher korrigieren. Doch die «Greifensee-Rangers» haben keine Kompetenzen, das ist das Problem. Sie brauchen eine tatsächliche Kompetenz zur Verzeigung, Herr Heitz. Denn wenn heute eine «Orgie» am Katzensee stattfindet, die Hans Frei offenbar kennt, dann kommt vielleicht ein «Katzensee-Ranger» vorbei. Doch dieser muss zuerst die Polizei rufen. Bis die Kantonspolizei dann da ist, hat sich die Orgie bereits an den Greifensee verschoben, und die Leute sind nicht mehr auffindbar. Am Greifensee passiert derweil allenfalls das Gleiche, und dabei wird die ganze polizeiliche Maschinerie mit Verzeigung, Strafverfügung und der Suche nach den Schuldigen in Gang gesetzt. Das ist teuer, kompliziert und letztlich weniger effizient, als wenn der Ranger oder die Rangerin – falls es das gibt – direkt verzeigen kann.

Der Jagdaufseher, Herr Berset, kommt auch nicht zu zweit. Er hat nicht den gesamten Apparat bei sich, den Sie aufgezählt haben, doch er hat Kompetenzen, auch wenn er kein Dienstfahrzeug und keine Uniform hat. Es ist keine zwingende Voraussetzung, sich in eine Uniform zu stecken, damit man jemand ist. Die Aufseher im schweizerischen Nationalpark, die ebenfalls erwähnt wurden, haben polizeiliche Kompetenzen, welche sie zudem sehr streng handhaben. Die Aufseher dort sind nicht einfach nur Zierfiguren. Ich möchte nun nicht bis nach Amerika ausschweifen. Am Paradeplatz, Herr Sägesser, gibt es auch einen See. Ich weiss nicht, ob jene Leute vom Paradeplatz nun tatsächlich am Greifensee ihre Orgien abhalten. Man kann nun nicht einfach alles der Stadt Zürich anlasten.

Ich möchte Sie bitten, die Verordnung so zu genehmigen, wie sie ist, und damit die bereits bestehenden «Greifensee-Rangers» auch andernorts zu ermöglichen. Geben Sie ihnen eine gesetzliche Grundlage und hoffen Sie nicht nur auf die Freiwilligenarbeit der Gemeinde.

Regierungsrat Hans Hofmann: Ich war schon in der Kommission sehr erstaunt darüber, welche Diskussionen diese einfache Verordnungsänderung ausgelöst hat und es immer noch tut. Umstritten ist eigentlich nur § 18 a. Bei allen übrigen Paragraphen handelt es sich um die klare Abgrenzung der Aufgabenteilung zwischen der Bau- und der Volkswirtschaftsdirektion oder um einige unbestrittene Präzisierungen. Ich möchte mich wie die meisten von Ihnen nur zu § 18 a äussern.

§ 18 a hat der Regierungsrat nicht von sich aus erfunden. Dieses Begehren wurde von den Gemeinden um den Greifensee an uns hergetragen. Dies, wie wir gehört haben, von den betroffenen Vertretern der Gemeinden und von den Naturschutzorganisationen, die beispielsweise privat solche Dienste aufgebaut haben wie am Türler- oder am Pfäffikersee, die damit aber etliche Mühe haben. Wenn man den Gegnern von § 18 a zuhört, könnte man meinen, der Regierungsrat wolle nun mit diesen Naturschutzaufsehern flächendeckend über den ganzen Kanton eine Naturschutzpolizei aufbauen. Das ist sicher nicht so. Zur Hauptsache geht es um die Regelung des Erholungsbetriebs in den grossen Schutzgebieten. Hier denke ich vor allem und im Moment ausschliesslich an den Greifensee. Ich könnte mir diese Massnahme vielleicht auch noch am Türler- und am Pfäffikersee vorstellen, wenn die neue Schutzverordnung dort in Kraft ist. Weitere Gebiete sehe ich eigentlich nicht. Im Neeracherried ist dies z. B. nicht nötig, da es seit eh und je ein Torfmoor, ein Naturschutzgebiet war und keine Nutzungsänderung stattgefunden hat.

Beim Greifensee ist das anders. Richard Hirt hat gesagt, dass der Greifensee seit 1948 zwar durch eine Schutzverordnung geschützt wird. Doch diese Pioniertat hat lediglich die Ufer von der Überbauung freigehalten, sonst aber nicht sehr viel geregelt. Dadurch ist der Greifensee, ein wunderschönes Gebiet, für den ganzen Kanton Zürich zu einem Tummelplatz geworden. Wie Rolf Sägesser gesagt hat, sind es vom Paradeplatz zum Greifensee Luftlinie nur 14 Kilometer, und an einem schönen Sonntag versammeln sich Tausende oder Zehntausende von Leuten rund um den See. Diese haben von diesen Seeufern Besitz genommen, und jeder hatte sein angestammtes Plätzchen für sein Picknick.

Nun wurde eine neue Schutzverordnung erarbeitet. Dies aber nicht so, wie man das früher gemacht hat, hoheitlich von oben nach unten, indem der Kanton eine Schutzverordnung diktiert. Sondern wir haben die Schutzverordnung um den Greifensee mit den betroffenen Gemeinden erarbeitet. In dieser Arbeitsgruppe waren sämtliche

Gemeindepräsidenten der Greifenseegemeinden, von der Stadt Uster der damalige Stadtrat Ludi Fuchs und die betroffenen Organisationen, die Fachstelle Naturschutz vertreten. Die Arbeitsgruppe wurde vom damaligen Gemeindepräsidenten und heutigen Kantonsrat Felix Hess präsiert. Er hat Ihnen davon berichtet. Diese Schutzverordnung wurde erlassen und ist eigentlich auf breite Akzeptanz gestossen. Rekurse gab es nur sehr wenige. Es gab die berühmte Meinungsverschiedenheit zwischen den Fischern und den Vogelschützern. Doch man wusste bereits, dass sich dazu das Bundesgericht äussern müssen. Bei den Rekursen von Privaten handelte es sich um die Abgrenzung des Perimeters, und sie konnten in der Zwischenzeit bereinigt werden.

Die neue Schutzverordnung hat nun Vorranggebiete am Greifensee geschaffen. Es gibt Gebiete, wo der Mensch Vorrang hat, sei es zum Baden, Boot fahren, Picknicken oder an der Sonne liegen. In anderen Gebieten hat die Natur Vorrang, und dort hat der Mensch nichts mehr zu suchen. Dort sollen sich wieder Tiere und Pflanzen ansiedeln, die am Greifensee leider verschwunden sind. Dies durchzusetzen ist schwierig, weil früher das ganze Gebiet von Menschen belagert wurde, und die Leute halt noch immer an ihr angestammtes Plätzchen gehen und nicht begreifen, dass sie das nicht mehr können. Die Greifenseegemeinden haben auch eine Stiftung gebildet, die sich um den Vollzug dieser Schutzverordnung kümmert. Wir sind also auch hier neue Wege gegangen, indem wir quasi ein Outsourcing gemacht haben. Diese Stiftung hat dann die sogenannten «Greifensee-Rangers» eingesetzt, die aber an gewisse Grenzen stossen.

Diese Naturschutzaufseher sollen keine Polizisten sein, sondern sie sollen die Besucherinnen und Besucher auf die Bedeutung, die Besonderheiten und die Schönheit dieser Naturschutzgebiete aufmerksam machen und sie zu korrektem Verhalten motivieren. Uneinsichtige sollen aber nach einem genau definierten Verfahren verzeigt werden können. Dazu möchte man geeignete Leute ausbilden, aber nicht nur von Seiten der Fachstelle für Naturschutz. Ein Teil der Ausbildung wird die Kantonspolizei übernehmen müssen, damit sich diese Leute auch richtig und korrekt verhalten. Wichtig ist auch, dass sich die Leute gegenüber den Besuchern mit einem amtlichen Ausweis ausweisen können.

Die Polizeiorgane sind, wie wir bereits gehört haben, personell überfordert, um diesen Dienst auf sich zu nehmen. Die Erfahrungen in den Kantonen Bern oder St. Gallen mit solchen Naturschutzaufsehern sind sehr positiv. Der Einsatz von ausgebildeten Gebietskennern und motivierten Leuten ist nicht nur sachgerecht, sondern wesentlich kostengünstiger, als wenn Kantonspolizisten eingesetzt werden. Erstens

arbeiten die Aufseher günstiger und können zweitens gezielt und stundenweise eingesetzt werden, z. B. an schönen Sonntagen und Wochenenden. Bei schlechtem Wetter brauchen sie nicht bezahlt zu werden, wenn in diesen Gebieten kein Rummel herrscht.

Der Greifensee ist es wert, diese Schutzverordnung durchzusetzen. Sie bringt einige Änderungen, und deshalb ist eine Aufsicht auch angezeigt. Dort, wo die Situation immer dieselbe war, braucht es keine solche. Übrigens hat es der Kantonsrat mit dem Voranschlag in der Hand, das Ausmass und den Leistungsauftrag zu definieren. Er kann also bestimmen, wo eine solche Aufsicht eingesetzt werden sollte. Wie wir gehört haben, handelt es sich um eine Kann-Vorschrift. Im Moment geht es darum, das zu legalisieren und aufzuwerten, was wir am Greifensee bereits machen, damit es korrekt und richtig gemacht wird. Wenn der Kantonsrat dieser Verordnungsänderung nicht zustimmt – er kann ihr nur zustimmen oder sie ablehnen –, dann muss der Regierungsrat eine neue Verordnung ohne § 18 a bringen, wie es gewünscht wurde. Ich persönlich würde das sehr schade finden, nicht etwa für mich, sondern für die Naturschutzgebiete, welche wir für die künftigen Generationen erhalten wollen.

Bedenken Sie, dass wir nur diese eine Natur haben; eine zweite gibt es nicht. Ich bitte Sie, der Verordnungsänderung zuzustimmen.

Eintreten

Ratspräsident Kurt Schellenberg: Es wurde kein Antrag auf Nichteintreten gestellt. Eintreten ist somit beschlossen.

Auf eine Detailberatung kann verzichtet werden, da die Verordnung nicht verändert werden kann. Sie kann nur genehmigt, abgelehnt oder zurückgewiesen werden. Wir beraten im Detail nur kurz das Dispositiv.

I., II., III.

Keine Bemerkungen; genehmigt.

Ratspräsident Kurt Schellenberg: Die Raumplanungskommission beantragt Ihnen Nichtgenehmigung der Verordnung.

Abstimmung

Der Kantonsrat stimmt der Vorlage mit 87 : 65 Stimmen zu. Die Verordnung ist somit genehmigt, lautend auf:

I. Die Natur- und Heimatschutzverordnung vom 20. Juli 1977 wird wie folgt geändert:

Zuständigkeiten	<p>§ 4. Das überkommunale Inventar der Naturschutzobjekte setzt die Volkswirtschaftsdirektion, die übrigen überkommunalen Inventare die Baudirektion fest. Die Inventare werden bei Bedarf aufeinander abgestimmt.</p> <p>Die kommunalen Inventare setzt der Gemeinderat fest.</p>
Sachgebiete	<p>§ 7. Für folgende Sachgebiete werden je separate Inventare erstellt:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) Objekte des Naturschutzes, b) Objekte des Landschaftsschutzes, c) Objekte des Denkmalschutzes d) Objekte der Archäologie, e) Objekte des Ortsbildschutzes.
Allgemeines	<p>§ 9. Schutzmassnahmen gemäss § 205 lit. b, c und d PBG sind anzuordnen, wenn oder soweit planungsrechtliche Massnahmen und die Bauvorschriften einen fachgerechten Schutz sowie Pflege und Unterhalt nicht sicherstellen.</p> <p>Abs. 2 unverändert.</p>
Zuständigkeiten	<p>§ 9a. Die Volkswirtschaftsdirektion trifft Schutzmassnahmen für Naturschutzobjekte von überkommunaler Bedeutung. Die Baudirektion trifft Schutzmassnahmen für Objekte des Landschafts-, Ortsbild- und Denkmalschutzes sowie der Archäologie von überkommunaler Bedeutung.</p> <p>Sind für ein bestimmtes Gebiet sowohl aus Gründen des Naturschutzes wie auch des Landschaftsschutzes Schutzmassnahmen zu treffen, erfolgt dies wenn möglich in einer Verordnung, die von der Volkswirtschaftsdirektion und der Baudirektion gemeinsam erlassen wird.</p>
Kantonales Bewilligungsverfahren	<p>§ 11 a. Für bewilligungspflichtige Vorhaben, welche förmlich geschützte oder inventarisierte Ortsbild-, Denkmalschutz-, Archäologie-, Natur- und Landschaftsschutzobjekte von überkommunaler Bedeutung berühren, findet ein Bewilligungsverfahren gemäss Bauverfahrensverordnung statt.</p>
Entscheidungsfrist bei fehlendem aktuellem Interesse	<p>§ 12. Abs. 1 unverändert.</p> <p>Der Gemeinderat überweist das Gesuch unverzüglich an die gemäss § 9a zuständige Direktion, sofern das Schutzobjekt in einem überkommunalen Inventar enthalten ist. Ist das Objekt noch nicht inventarisiert,</p>

entscheidet der Gemeinderat nach Einholung der Zustimmung durch die gemäss § 9a zuständige Direktion innert zwei Monaten.

§ 18a. Die Volkswirtschaftsdirektion kann zur Aufsicht in den Naturschutzgebieten geeignete Personen als Naturschutzaufseher ausbilden. Sie sind für ihre Tätigkeiten vom Statthalter ins Handgelübde zu nehmen.

Naturschutz-aufsicht

§ 23. Abs. 1 bis 3 unverändert.

Ortsgebundene Gegenstände im Sinne von § 203 lit. d. PBG sind Zeugnisse menschlicher Tätigkeiten aus früheren Zeiten wie Siedlungs- und Baureste, Gräber, Brandschichten, Werkgruben, Befestigungen, Keramik, Schmuck, Werkzeuge, Textilien und andere archäologische Fundstücke.

Ortsbild- und Denkmalschutz, Gebäudeteile, Zugehör und ortsgebundene Gegenstände

§ 27 wird aufgehoben.

§ 28. Werden in oder an einer Baute oder Anlage Teile oder Darstellungen entdeckt, denen künstlerischer oder kultur- und kunstgeschichtlicher Wert zukommen könnte, wie Fresken, Riegel, Gebäudekonstruktionen usw., so ist der Fund unverzüglich dem Gemeinderat und der kantonalen Denkmalpflege anzuzeigen. Die Fundsituation darf nicht verändert werden. Werden ortsgebundene archäologische Gegenstände, wie Siedlungs- und Baureste, Gräber, Brandschichten, Werkgruben, Befestigungen, Keramik, Schmuck, Werkzeuge, Textilien und andere archäologische Fundstücke, gefunden, so ist der Fund unverzüglich dem Gemeinderat und der Kantonsarchäologie anzuzeigen. Die Fundsituation darf nicht verändert werden.

Melde- und Bewilligungspflicht

Abs. 2 unverändert.

II. Diese Änderung tritt nach der Genehmigung durch den Kantonsrat auf den vom Regierungsrat zu bestimmenden Zeitpunkt in Kraft.

III. Veröffentlichung in der Gesetzessammlung.

Das Geschäft ist erledigt.

3. Anpassung der Lärmsanierungsprogramme durch Massnahmen bei Lärmquelle und Lärmausbreitung zur Einhaltung der Lärmschutzverordnung

Postulat Ingrid Schmid (Grüne, Zürich) und Daniel Schloeth (Grüne, Zürich) vom 9. März 1998 (schriftlich begründet)

KR-Nr. 83/1998, RRB-Nr. 1503/01.07.1998 (Stellungnahme)

Das Postulat hat folgenden Wortlaut:

Der Regierungsrat wird gebeten, zur Einhaltung der Lärmschutzverordnung die bestehenden Lärmsanierungsprogramme im Bereich Verkehr dahingehend zu ergänzen, dass als Massnahmen nicht nur Lärmschutzfenster und Lärmschutzwände zum Einsatz kommen, sondern weitere konkrete Massnahmen zur Verminderung der Lärmentstehung an der Quelle und zur Verminderung der Lärmausbreitung in allen betreffenden Gemeinden realisiert werden können.

Begründung:

Die Lärmschutzverordnung verlangt von den Kantonen die Sanierung der übermässigen Lärmbelastungen bis im Jahr 2002. Die Einhaltung der Lärmschutzverordnung ist im Kanton Zürich in Frage gestellt, da in erster Linie teure Schallschutzmassnahmen bei den Betroffenen vorgesehen sind (Massnahmen dritter Priorität, gemäss Sanierungsprogramm sind 160 Millionen allein für Schallschutzfenster nötig). Das Umweltschutzgesetz und die Lärmschutzverordnung gehen jedoch vom Verursacherprinzip aus, das heisst für die zu treffenden Massnahmen in erster Priorität bestmöglichen Lärmschutz an der Quelle und in 2. Priorität Massnahmen zur Lärmreduktion auf dem Ausbreitungsweg. Der Schutz der Bevölkerung vor übermässigen Lärmbelastungen ist dringlich, die gesundheitlichen Folgen der übermässigen Lärmbelastungen sind gravierend, der Vollzug der Lärmschutzverordnung darf auf keinen Fall verzögert werden. Verkehrsorganisatorische und verkehrslenkende Massnahmen können einen wesentlichen Beitrag zur Verminderung der Lärmbelastung leisten, sie sind kostengünstig und innert nützlicher Frist realisierbar.

Im Umweltbericht für den Kanton Zürich 1996 wird in diesem Zusammenhang ausgeführt (Zitat S. 108): «Für Lärmsanierungen, insbesondere für bauliche Vorkehren entlang von Staatsstrassen, werden vermutlich auch weiterhin nicht genügend finanzielle Mittel zur Verfügung stehen. Es muss deshalb mittelfristig eine Verschiebung der Massnahmenswerpunkte Richtung Quellenlärmbekämpfung erfolgen, und es müssen gemäss Verursacherprinzip die Kosten von der öffentlichen Hand vermehrt auf die Verkehrsteilnehmer verlagert werden.»

Die Stellungnahme des Regierungsrates lautet auf Antrag der Baudirektion wie folgt:

Die gestützt auf das Umweltschutzgesetz (USG) erlassene und am 1. April 1987 in Kraft getretene Lärmschutzverordnung (LSV) soll

Menschen vor schädlichem und lästigem Lärm schützen. Den Vollzug der LSV hat der Bund zum grössten Teil an die Kantone delegiert. Das USG und die LSV gehen vom Vorsorge- und Verursacherprinzip aus, wobei bei den zu treffenden Massnahmen folgende Prioritätenreihe gilt:

1. Bestmögliche Lärmschutztechnik an der Quelle,
2. weitere Massnahmen zur Lärmreduktion auf dem Ausbreitungsweg,
3. Schallschutzmassnahmen bei den Betroffenen.

Das kantonale Konzept von 1986 für den Vollzug der LSV sieht vor, in erster Priorität die am stärksten belasteten Staatsstrassen zu sanieren. Bei diesen sogenannten Alarmwertstrecken handelt es sich vor allem um Transitrouten, die mitten durch die Ortszentren verlaufen. Da hier weder Lärmschutzwände möglich sind noch eine andere Verkehrsorganisation Entlastung verspricht, wurde als kurzfristig wirksame Massnahme der Einbau von Schallschutzfenstern an die Hand genommen.

Massnahmen zur Verminderung der Lärmausbreitung – sogenannte bauliche Massnahmen – sind Hindernisse, die zwischen Lärmquelle und lärmbeeinträchtigten Gebäuden errichtet werden. Neben den Lärmschutzwänden und -dämmen sind hier auch Nebengebäude denkbar. Solche Vorkehrungen auf dem Ausbreitungsweg wurden in den bisherigen Sanierungsprogrammen stets geprüft, konnten jedoch in den städtebaulich sensiblen Ortskernen kaum ausgeführt werden.

Der immissionsseitige, rein technische Lärmschutz stösst indes an seine Grenzen. Vor allem die prekäre finanzielle Situation des Kantons verlangt heute nach neuen Wegen. Beim Strassenlärm wird daher neben den bisherigen Sanierungen vermehrt Quellenlärmbekämpfung betrieben. Diese lässt sich in drei Bereiche aufteilen: 1. Information der Bevölkerung; 2. Förderung eines lärmarmen Verhaltens der Verkehrsteilnehmer; 3. Massnahmen im Kompetenzbereich des Staates (Bund/Kanton/Gemeinde).

Die Bevölkerung ist für die Lärmproblematik durch entsprechende Information zu sensibilisieren. Das Wissen um die Störwirkung, die gesundheitlichen Auswirkungen und die volkswirtschaftlichen Kosten von Lärmbelastungen bildet die Grundlage zu einem lärmarmen Verhalten und Handeln. Die Informationen zu den Lärmauswirkungen sind demnach eine besondere Form von Lärmschutzmassnahmen an der Quelle.

Ein wichtiger Kreis von Lärmverursachern, die Motorfahrzeugführerinnen und -führer, soll durch spezifische Aktionen und Informationen dazu bewogen werden, weniger Lärm zu verursachen durch

- niedertourige Fahrweise: Ein grosses Potential liegt bei der individuellen Fahrweise. Die Fahrzeugtechnologie hat hochelastische Motoren entwickelt, deren Möglichkeiten aber nur selten genutzt werden. Mit den heutigen Motorfahrzeugen ist es problemlos möglich, niedertourig und damit ruhig zu fahren, ohne längere Fahrzeiten oder Motorenprobleme in Kauf nehmen zu müssen. Im Stadtverkehr könnte dadurch der Lärmpegel um rund 4 Dezibel (dB) vermindert werden, was von der Wirkung her mehr als einer Halbierung der Verkehrsmenge entspräche.
- Kauf eines leisen Autos: Nicht jedes Motorfahrzeug ist gleich laut. Obwohl die Grenzwerte der Typenprüfung immer strenger werden, variieren die Lärmwerte der einzelnen Automobile um mehrere Dezibel.
- Montage lärmarmen Reifen: Ab rund 50 km/h werden die Reifen-/Fahrbahngeräusche der Personenwagen – vor dem Motorenlärm – zur dominanten Lärmquelle. Im Extremfall erzeugen sechs leise Reifen so viel Lärm wie ein lauter Pneu gleicher Breite. Im Mittel kann durch lärmarme Reifen der Verkehrslärm etwa um 3 dB vermindert werden.
- Umsteigen auf den öffentlichen Verkehr: Wer Bahn, Tram und Bus benützt, der leistet nicht nur einen Beitrag für bessere Luft, sondern verursacht auch gesamthaft weniger Lärm.

Seitens des Staates fallen folgende Massnahmen in Betracht:

- Lärmarme Strassenbeläge: Neben den nur für hohe Geschwindigkeiten geeigneten Drainbelägen werden heute für den Innerortsbereich auch Beläge mit Wirkungen von rund 2 dB, welche die Anforderungen an Lebensdauer und Sicherheit erfüllen, eingebaut. Hinzu kommt, dass diese Beläge die Geräuschfrequenzen nach unten verschieben und dadurch als weniger lästig empfunden werden. Der Einbau erfolgt im Rahmen der ohnehin anfallenden Unterhaltsarbeiten.
- Geschwindigkeitsreduktionen: Führen Autobahnen an den Siedlungsgebieten vorbei, können mit Tempo 80 statt 120 die Lärmmissionen um rund 3 dB vermindert werden. Geeignete Situationen sind selten und können oft schon mit baulichem Lärmschutz entschärft werden. Im Innerortsbereich kann mit einer gleichmässigen Fahrweise auf tiefem Geschwindigkeitsniveau – z.B. durch Einengen des Strassenraums und Drosseln der Geschwindigkeit bereits bei der Ortseinfahrt – der Lärm ebenfalls um bis zu 3 dB vermindert werden.
- Lärmgerechte Verkehrsabgaben: Anzustreben ist eine auch vom Lärmpotential eines Fahrzeuges abhängige Verkehrsabgabe. Das

Lärmpotential ist u.a. abhängig vom Gewicht des Fahrzeuges und von der Tourenzahl. Aus der Sicht des Lärmschutzes, aber auch der Lufthygiene ist deshalb eine Besteuerung aufgrund des Gewichtes und der Leistung anstatt des Hubraums für die Zukunft ins Auge zu fassen.

- Lärmarme Lastwagen: Ein Lastwagen ist so laut wie 10 bis 15 Personenwagen. Mit technischen Massnahmen am Motor und geeigneter Bereifung lassen sich die Emissionen von Lastwagen gegenüber dem heutigen Stand noch um mindestens 5 dB vermindern. In eine bessere Motorenkapselung und in leisere Pneus wird jedoch nur investiert, wenn durch Vorschriften die entsprechenden Anreize geschaffen werden. Zuständig sind in diesem Bereich die Bundesstellen.
- Die Wahl des Transportmittels bestimmt den Lärmausstoss mit: Es sind deshalb alle Vorkehrungen zu unterstützen, welche vor allem eine Verlagerung des Güterverkehrs von der Strasse auf die Schiene bringen. Auch der Kanton leistet dabei seinen Anteil.
- Raumplanung: Lärmschutz ist auch eine Aufgabe der Raumplanung. Insbesondere dürfen die Distanzen zwischen den Grundfunktionen Wohnen–Arbeiten–Versorgen–Erholen nicht weiter anwachsen, sondern müssen eher kürzer werden. Zudem sollen die nach wie vor zunehmenden Verkehrsbedürfnisse möglichst mit dem öffentlichen Verkehr bewältigt werden können. Der neue kantonale Richtplan vom Januar 1995 hat diese Zielsetzungen unter anderem mit der Bezeichnung von Zentrumsgebieten aufgenommen. Die Leitlinie 2 der Richtplanung richtet die Entwicklung der Siedlungsstruktur zudem schwerpunktmässig auf den öffentlichen Verkehr aus.

Auch wenn die einzelnen Massnahmen an der Quelle für sich allein keine aufsehenerregenden Resultate bringen, führen sie in ihrer Kombination doch zu spürbaren Pegelreduktionen. Langfristig gesehen ist dieser Weg erfolversprechender und effizienter als der Bau von Lärmschutzwänden auf dem Ausbreitungsweg oder von Schallschutzfenstern am Immissionsort.

Beim Schienenverkehr liegt die Lärmsanierungspflicht nicht bei den Kantonen, sondern bei den Bahnen. Diese sehen Massnahmen sowohl bei der Quelle (Fahrzeuge, Fahrbahn usw.) als auch bei der Ausbreitung bzw. bei den Betroffenen (Schallschutzwände/-fenster) vor. Wenn immer möglich werden Massnahmen an der Quelle vorgezogen, was aber vor allem an Güterverkehrsachsen nur sehr langfristig möglich ist. Es geht darum nicht ohne bauliche Massnahmen, für welche im Rahmen

der Verfassungsvorlage «Finanzierung der Infrastruktur des öffentlichen Verkehrs» die Mittel bereitgestellt werden sollen.

Im Luftverkehr wurde in den vergangenen Jahren auf dem Gebiet der Lärmbekämpfung an der Quelle (Triebwerke) sehr viel getan und es wurden auch sehr grosse Fortschritte erzielt. Die entsprechenden Möglichkeiten sind zwar noch nicht ganz ausgeschöpft, doch sind eigentliche «Quantensprünge», wie sie in der Vergangenheit zu verzeichnen waren, in Zukunft nur in einem geringen Ausmass möglich.

Der Flughafen Zürich hat indessen durch flankierende Massnahmen (Einführung der Nachtflugsperrordnung 1972, Einführung eines Lärmgebührenmodells 1980, Verschärfung des Modells 1993, schrittweise Einführung betrieblicher Restriktionen [Startverbot zu gewissen Zeiten] für laute, sogenannte Kapitel 2-Flugzeuge) dafür gesorgt, dass in Zürich heute rund 95% aller Flugzeuge zum lärmgünstigen Kapitel 3 gemäss Klassifikation der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation ICAO gehören.

Trotz dieser Verbesserungen wird es, wie der Umweltverträglichkeitsbericht zum Flughafenbau (5. Bauetappe) gezeigt hat, angesichts des erwarteten weiteren Verkehrswachstums zu einer geringen Zunahme der Fluglärmbelastung in dem Sinne kommen, dass die vom Eidgenössischen Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) in der Rahmenkonzession für die 5. Bauetappe provisorisch festgelegten Immissionsgrenzwerte örtlich überschritten werden. Der Flughafenhalter hat deshalb im Rahmen der Baukonzessionseingabe für das geplante Dock «Mitte» entsprechende Erleichterungsanträge gestellt unter Nennung der vorgesehenen Ersatzmassnahmen (Schallschutzprogramm). Betriebliche Einschränkungen wie z.B. eine Plafonierung der Flugbewegungen stehen aus volks- und verkehrswirtschaftlichen Gründen nicht zur Diskussion. Dafür wäre im übrigen nicht der Kanton als Flughafenhalter, sondern der Bund zuständig.

Diese Darlegungen zeigen, dass bereits alle zurzeit als zweckmässig erscheinenden Massnahmen im Sinne der Anliegen des Postulats getroffen werden, soweit sie in kantonaler Kompetenz liegen. Die postulierte Ergänzung der Lärmsanierungsprogramme erübrigt sich deshalb.

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

Ingrid Schmid (Grüne, Zürich): Trotz zwölf Jahren Lärmschutzverordnung ist die Lärmbelastung in unserem Kanton noch immer zu hoch. Wie verschiedene Studien zeigen, ist ein Viertel bis ein Drittel der

Bevölkerung zu hohen Lärmbelastungen ausgesetzt. Dabei muss erwähnt werden, dass die Lärmschutzverordnung die Bevölkerung nur vor Lärm in den Wohnräumen schützt. Im Aussenraum schützt sie nicht vor Lärm. Der Kanton ist seit 1987 verpflichtet, bis zum Jahr 2002 einen Sanierungsplan auszuarbeiten und umzusetzen. Er hat bis heute einen solchen für sogenannte Alarmstrecken ausgearbeitet. Das sind Strassenteile, bei welchen die Alarmgrenzwerte überschritten werden. Dazu sind in den Strassenbauprogrammen vor allem Schallschutzfenster und einige Lärmschutzwände enthalten. Bis zum Stand von 1998 umfassten diese Projekte Kosten von 162 Mio. Franken, und bis heute ist ein Drittel all dieser Massnahmen realisiert worden. Die Frage meines Postulats bzw. mein Anliegen ist, einen Sanierungsplan auch für jene Strassenstrecken vorzulegen, bei welchen die Immissionsgrenzwerte überschritten sind. Man kann davon ausgehen, dass auf allen grossen Strecken innerorts die Lärmbelastung im Bereich der Immissionsgrenzwerte liegt und zum grossen Teil sogar überschritten wird. Von den 1600 km Staatsstrassen sind das rund 40% ohne die Gemeindestrassen. Auch dort gibt es einige Überschreitungen dieser Grenzwerte.

Die Antwort des Regierungsrates auf mein Postulat beweist eigentlich, dass ein verbindlicher Sanierungsplan fehlt. Der Regierungsrat zählt verschiedene Möglichkeiten auf, wie die Lärmbelastung reduziert werden könnte. Verbindliche Angaben fehlen aber. Seine Aufzählung umfasst drei Teile:

1. Die Bevölkerung soll auf die Lärmproblematik sensibilisiert werden. Diesen Punkt finde ich angesichts der hohen Lärmbelastung und der Tatsache, dass der Lärm heute zum Herzinfarktsrisiko Nummer zwei nach dem Rauchen gezählt werden muss, beinahe etwas zynisch.
2. Die Motorfahrzeugfahrenden sollen bewogen werden, weniger Lärm zu verursachen. Auch das sind schöne Wünsche, aber noch kein Programm.
3. Von Seiten des Staates «fallen folgende Massnahmen in Betracht», schreibt der Regierungsrat und zählt diese auf. Das ist gut und schön, doch noch lange kein Sanierungsprogramm. Mit dieser Aufzählung ist die Einhaltung der Immissionsgrenzwerte leider bis zum Jahr 2002 nicht garantiert. Auch wenn diese Frist allenfalls verschoben würde, müsste der Kanton jetzt ein umfassendes Sanierungsprogramm erstellen.

Dazu zitiere ich Ihnen den betreffenden Artikel aus der Lärmschutzverordnung: «Art. 19, Strassensanierungsprogramme; Die Kantone erstellen auf Grund des Lärmbelastungskatasters Programme über die kurz-

oder mittelfristig vorgesehenen Sanierungen und Schallschutzmassnahmen bei Strassen. Die Sanierungsprogramme enthalten

- a) Angaben über die Lärmbelastung gemäss Kataster,
- b) sanierungsbedürftige Strassen,
- c) die vorgesehenen Sanierungen und Schallschutzmassnahmen,
- d) die anstelle von Sanierungen vorgesehenen Massnahmen nach dem kantonalen Bau- und Planungsrecht,
- e) die Wirksamkeit der Sanierungen,
- f) die vorgesehenen Erleichterungen für Sanierungen,
- g) den Zeitplan für die Durchführung der Massnahmen,
- h) die ungefähren Kosten der Massnahmen
- i) die Abstimmung der Massnahmen auf den Richtplan nach Art. 8 BG vom 22. Juni 1979 über die Raumplanung.»

Diesen gesetzlichen Vorschriften habe ich nichts weiter hinzuzufügen, als dass das Programm für eine umfassende Lärmsanierung im Kanton Zürich dringend ist und an die Hand genommen werden muss.

Aus diesem Grund bitte ich Sie, das Postulat zu unterstützen.

Peter Stirnemann (SP, Zürich): Der Verkehrslärm ist die Plage Nummer eins unserer Zivilisation. Diesem ist ein erschreckend hoher Teil unserer Bevölkerung scheinbar machtlos ausgeliefert. Es sei denn, wir täten hier entschlossen und verantwortungsbewusst etwas dagegen. Die SP-Fraktion wird die Überweisung des Postulats unterstützen. Wir begrüssen diesen Vorstoss als hartnäckige Fortschreibung unseres Postulats, welches wir vor vier Jahren eingereicht haben. Damit forderten wir verkehrsorganisatorische Sofortmassnahmen auf Staats- und Gemeindestrassen vor allem Geschwindigkeitsreduktionen, dort, wo die Lärmbelastung den in der Lärmschutzverordnung festgesetzten Grenzwert von 60 dB überschreitet. Das Postulat wurde damals – obwohl sehr dringlich – nicht überwiesen.

Offenbar muss immer wieder unbeirrt der Finger auf die wunde Stelle gelegt werden, bis schliesslich dann doch die Vernunft obsiegt und die erforderlichen und längst bekannten wirksamen Massnahmen getroffen werden. Die Regierung kennt diese Massnahmen und – so scheint es – ist der Meinung, dass diese umgesetzt werden sollten. Trotzdem zögert sie. Die Regierung zählt zehn Massnahmen auf, die zur Verkehrslärmreduktion ergriffen werden können oder sollten. Diese wurden offenbar von Fachleuten in der Baudirektion zusammengestellt, die Bescheid wissen. Gratulation!

Auch hat uns die Regierung die Publikation des «Lärm» des Cercle Bruit Schweiz zugeschickt. Doch wohl nicht nur als Bettlektüre,

sondern um uns ins Bewusstsein zu rufen, dass das Notwendige gegen die Zivilisationsplage Lärm getan werden muss. Ich schliesse daraus, dass die Regierung von uns also Unterstützung erwartet. Von den zehn Massnahmen, die die Regierung vorschlägt, greife ich die fünf wirkungsvollsten und nachhaltigen heraus:

1. Zur Geschwindigkeitsreduktion: Hier schreibt die Regierung, dass im «Innerortsbereich mit einer gleichmässigen Fahrweise auf tiefem Geschwindigkeitsniveau, z. B. durch Einengen des Strassenraums und Drosseln der Geschwindigkeit, der Lärm um bis zu 3 dB vermindert werden soll.» Das entspricht einem Sechstel des Lärmdrucks. Die Regierung weiss also, worum es geht und was man tun muss.
2. Zu den lärmgerechten Verkehrsabgaben: Hier könnte man auch «verursachergerechte Verkehrsabgaben» sagen. Seit Jahren fordern wir, dass etwas in dieser Form geschieht. Was für eine Einsicht! Statt Hubraum sollten Gewicht und Tourenzahlen besteuert werden. Das ist ausgezeichnet, doch worauf wartet die Regierung? Warum haben wir dazu nicht schon längst eine Vorlage auf dem Tisch?
3. Das Umsteigen auf den öffentlichen Verkehr ist eine Binsenwahrheit. Mit einem moralischen Appell ist es aber nicht getan. Man muss den öffentlichen Verkehr attraktiver gestalten, ihm Vorrang gewähren und seine Akzeptanz steigern. Dies z. B. durch Beschleunigung des Busverkehrs an Strassenkreuzungen. Auch könnten die erwähnten Einengungen des Strassenraums den Bussen als Busspur zur Verfügung gestellt werden. Bei der Diskussion um die Grundsätze des ÖV-Angebots werden wir darauf zurückkommen.
4. Zur Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene: Das Volk hat auf Bundesebene mit der LSVA einen wichtigen Schritt in diese Richtung getan, aber auch bei uns im Kanton braucht es Massnahmen und Infrastrukturen für einen attraktiven Schienengüterverkehr, z. B. Anschlussgleise. In diesem Bereich wird jedoch eher abgebaut. Auch gibt es einen Fonds zur Förderung des Güterverkehrs, doch davon haben wir schon lange nichts mehr gehört und wissen nicht, was damit gemacht wird. Was wird für die Umsetzung der 18 Bahngüterumschlaganlagen getan, die im kantonalen Richtplan festgesetzt sind?
5. Zur Raum- und Verkehrsplanung: Die Ausrichtung der Siedlungsstrukturen auf das ÖV-Netz ist das Eine – so steht es auch im kantonalen Richtplan –, eine gute Erschliessung der vorhandenen Siedlungsräume durch den ÖV das Andere. Dies z. B. mit durchgängigen Reiseketten auf akzeptablem Niveau, sprich Dreissigminutentakt. Auch darüber werden wir bei den Grundsätzen nochmals debattieren.

Mit dem Aufstellen von gescheiterten Massnahmenlisten ist es natürlich noch nicht getan, und das Postulat ist nicht erfüllt. Es muss auch wirklich und wirkungsvoll gehandelt werden. Wir wissen jetzt, dass die Regierung weiss, was sie zu tun hat. Nehmen wir sie ernst und hindern wir sie nicht an der Tat. Überweisen wir das Postulat, integrieren wir die Massnahmen, die die Regierung selbst vorschlägt, in die Lärmschutzsanierungsprogramme.

Astrid Kugler-Biedermann (LdU, Zürich): Es ist beeindruckend, wie viele Massnahmen der Regierungsrat zur Lärmreduktion vorschlägt. Es handelt sich wahrlich um eine ansehnliche Liste. Das Dumme ist nur, dass bis jetzt kaum etwas getan wurde. Betrachten wir z. B. die Informationskampagnen: Autos mit leiseren Motoren, lärmreduzierende Fahrweise usw. Mir ist aber noch keine solche Kampagne aufgefallen. Falls eine solche erfolgt ist, dann darf man mit Fug und Recht nach der Wirkung fragen, die solche Informationskampagnen entfalten. Auch bei der Geschwindigkeitsreduktion geht es nicht vorwärts. Natürlich kämpft der Bund auch, doch der Kanton hätte genügend Spielraum, um ein wenig vorwärts zu machen.

Ich frage mich, Herr Regierungsrat Hofmann, wie ernst es Ihnen mit all diesen Vorschlägen zur Lärmreduktion ist, die Sie in Ihrer Antwort machen. Das einseitige Angebot mit dem Bau von grösseren und breiteren Strassen, das ebenfalls der Lärmreduktion dienen soll, ist uns fast ein wenig zu «billig».

Ich bitte Sie, das Postulat zu überweisen, damit der Regierungsrat die Gelegenheit erhält, konkret aufzuzeigen, wie er dem Auftrag des Bundes nachkommen will, das Lärmprogramm fristgerecht durchzuziehen. Dann können wir über etwas Konkretes diskutieren, jetzt können wir das nicht.

Rudolf Aeschbacher (EVP, Zürich): Das Postulat verlangt zusätzliche Massnahmen zur Lärmreduktion an der Quelle. Diesem Massnahmenbündel misst die Regierung offensichtlich eine höhere Bedeutung zu. Sie widmet den grössten Teil ihrer ablehnenden Stellungnahme diesen Massnahmen, indem sie diese, von der technischen Massnahme beim Strassenbelag über veränderte Fahrweisen bis hin zu Verhaltensänderungen und Verlagerung der Personen- und Warentransporte auf weniger Lärm erzeugende Transportmittel, befürwortet. So gesehen könnte man eigentlich zufrieden sein und feststellen, dass die Regierung weiss, wo überall angesetzt werden kann und muss. Doch leider folgt darauf sofort ein Aber. Abgesehen von einer ganz ordentlichen Aufzählung

aller Möglichkeiten sind keine konkreten Zusagen, Festlegungen und kein Engagement zu erkennen, wie die vorhandenen Möglichkeiten zur Verminderung der Lärmentstehung an der Quelle tatsächlich in grossem Umfang wahrgenommen und ausgeschöpft werden sollen. Im Gegenteil, beim Fluglärm beispielsweise muss die Regierung sogar zugestehen, dass die Belastungen noch verstärkt werden und örtlich die in der Rahmenkonzession festgelegten Grenzwerte überschritten werden. Der Regierungsrat schreibt, dass der technisch-bauliche Lärmschutz aus finanziellen Gründen an seine Grenzen stosse. Es ist schon eigenartig. Da hat der Kanton zu wenig Geld, um an vorhandenen Strassen die Menschen vor übermässiger und gesundheitsschädigender Lärmeinwirkung zu schützen, gibt aber pro Jahr weit über 100 Mio. Franken für den Bau neuer Strassen aus. Der Regierungsrat meint, er habe alles, was in seinen Möglichkeiten stehe, getan bzw. in die Wege geleitet. Das aber hilft den Hunderttausenden, die mit zu hohen Lärmbelastungen konfrontiert sind, wirklich wenig. Ich erinnere daran, dass die Lärmschutzverordnung vom 1. April 1987 einen Zeitraum von 15 Jahren vorgesehen hat, in welchem die Lärmsituationen saniert sein müssen. In knapp zweieinhalb Monaten sind von diesen 15 Jahren 12 verstrichen, das entspricht 80% der Zeit. Die Aufgabe ist aber noch nicht einmal zu 50% erfüllt. Das ist ein Zeichen für einen Vollzugsnotstand. Aus dieser Sicht ist eine Anpassung der Lärmsanierungsprogramme, wie sie von der Postulantin gefordert wird, nötig.

Alles in allem zeigt die Stellungnahme der Regierung, dass das Wissen und das Können fachtechnisch durchaus vorhanden wäre, um dem Auftrag des Gesetzes wesentlich besser entsprechen zu können. Sie zeigt aber auch, dass dem Regierungsrat der politische Wille fehlt, die notwendigen Massnahmen im Bereich Strassen- oder Luftverkehr tatsächlich umzusetzen und er Anliegen wie Mobilität und Wachstum, beispielsweise des Luftverkehrs, über die Bedürfnisse der Bevölkerung nach Schutz vor Lärm im Rahmen der bestehenden Vorschriften setzt. Diese Haltung ist nicht neu und auch im Bereich der Luftreinhaltung genau gleich zu erkennen.

Wir teilen die Prioritätensetzung des Regierungsrates nicht. Wie die Bevölkerung unseres Kantons darüber denkt, werden wir bald sehen können. Das Postulat spricht eine Problematik an, die aus unserer Sicht keineswegs gelöst oder im Griff ist. Der Kanton Zürich hat noch erhebliche Vollzugsdefizite, die er zu einem schönen Teil selbst einlösen könnte und müsste.

Wir sind daher der Auffassung, dass das Postulat nötig und deshalb zu überweisen ist.

Regierungsrat Hans Hofmann: Der Regierungsrat lehnt dieses Postulat nicht ab, weil er inhaltlich nicht damit einverstanden ist, sondern weil dieses Postulat offene Türen einrennt. Am Schluss der regierungsrätlichen Antwort steht geschrieben, dass dessen Darlegungen zeigen, dass alle als zweckmässig erscheinenden Massnahmen im Sinn der Anliegen der Postulantin getroffen werden, sofern sie in der Kompetenz des Kantons liegen. Die postulierte Ergänzung der Lärmsanierungsprogramme erübrigt sich deshalb. Wir müssen nicht etwas, was wir eigentlich bereits machen, noch in die Programme aufnehmen. Die meisten Probleme befinden sich auf finanzieller Ebene, und mit einer Anpassung der Lärmschutzprogramme beschaffen Sie keine zusätzlichen Mittel.

Der Lärmschutz geht nun einen neuen Weg. Wir wollen den Lärm vermehrt an der Quelle bekämpfen, statt Lärmschutzwände oder Fenstersanierungen zu machen. Dies ist ein langer Weg, der langfristig jedoch sicher Erfolg versprechend ist; da pflichte ich Ihnen bei. Die Voten von Astrid Kugler und Ruedi Aeschbacher, die besagten, dass wir nichts vollziehen wollten und dass sie von allen aufgezählten Massnahmen nichts sehen würden, muss ich energisch zurückweisen. Betreffend den Kauf von lärmarmen Fahrzeugen läuft eine Kampagne zusammen mit dem TCS namens LEAN-Mobilität, Frau Kugler. Die Inserate finden Sie vor allem in jenen Zeitungen, die von Automobilisten gelesen werden. Die Fahrlehrer bilden heute die Automobilisten auf das niedertourige Fahren aus. Diese Massnahme bringt 4 dB. Wir älteren Automobilisten hatten noch gelernt, dass der Motor nicht niedertourig gefahren werden dürfe, weil ihm das schadet. Früher klopften noch die Ventile, und man schaltete erst, wenn eine genügende Tourenzahl vorhanden war. Die heutigen Motoren sind für die niedertourige Fahrweise konstruiert. Die Automobilverbände bieten Kurse an, in denen man dies lernen kann.

Die lärmarmen Strassenbeläge können wir jetzt nicht einfach alle austauschen. Wir ersetzen sie im Rahmen der finanziellen Möglichkeiten dort, wo der Belag ohnehin ersetzt werden muss. Diese Massnahmen sind also alle langfristig. Temporeduktionen können, wie Sie wissen, mit Rekursen angefochten werden. Wir stossen also auch dort oft an Grenzen. Ich weise den Vorwurf, wir würden die Lärmschutzverordnung nicht vollziehen, entschieden zurück. Letztes Jahr haben wir 10 Jahre Fachstelle für Lärmschutz gefeiert. Es gab eine Pressekonferenz, bei welcher wir die neuen Wege, die wir beschreiten wollen, aufgezeigt haben. Alles, was hier in der Antwort des Regierungsrates steht, stand damals in der ZUP (Zürcher Umweltpraxis), und wir haben sogar eine

Spezial-ZUP zum Lärmschutz herausgegeben. Ich muss beinahe davon ausgehen, dass Ingrid Schmid keine Gelegenheit hatte, diese zu lesen, denn sonst hätte sie das Postulat gar nicht einreichen müssen. Der Regierungsrat lehnt dieses Postulat ab, weil er bereits dabei ist, die darin postulierten Dinge zu machen. Sie können das Postulat deshalb getrost ablehnen.

Ingrid Schmid (Grüne, Zürich): Regierungsrat Hans Hofmann hat aufgezeigt, dass vieles gemacht wird. Ich möchte einfach darauf hinweisen, dass es nicht nur gebundene Ausgaben, sondern auch gebundene Aufgaben gibt. Das Lärmstrassen-Sanierungsprogramm ist gesetzlich vorgeschrieben, ob Sie dieses Postulat nun überweisen oder nicht. Der Luftreinhalte-Massnahmenplan zeigt auch verschiedene Massnahmen auf und wie viel Stickoxidemissionen damit reduziert werden können. Es wird aufgezeigt, wie viel jene Massnahmen kosten und in welchem Zeitrahmen sie durchgeführt werden.

Der gesetzliche Auftrag läuft darauf hinaus, dass auch für die Lärmsanierung ein solches Programm auszuarbeiten ist. Sie können noch lange sagen, dass viel gemacht werde. Das gestehe ich Ihnen auch zu, aber das Massnahmenprogramm fehlt. Ich bitte Sie eindringlich, den Vollzugsnotstand, wie er vorhin ausgeführt wurde, dringlich anzugehen und ein umfassendes Programm auch für die Einhaltung der Immissionsgrenzwerte zu erstellen.

Thomas Büchi (Grüne, Zürich): Ein kurzes Wort zum Votum des Regierungsrates. Es ist immer schwierig, Regierungsrat Hans Hofmann zu widersprechen. Mit seiner einvernehmlichen Art gelingt es ihm manchmal sogar, die linke Ratsseite einzubinden. Aus diesem Grund ist er wahrscheinlich auch Ständerat geworden. Wir hoffen, dass er in Bern die notwendigen Schritte mit Verve vertritt. Aber etwas erstaunt mich doch sehr. Bisher war es konstante Praxis der Regierung, zumindest bei Postulaten, diese stillschweigend entgegenzunehmen, wenn die Regierung sowieso dabei war, die im Postulat aufgestellten Forderungen zu erfüllen. (Unmut auf der rechten Ratsseite.) So ist es. Gerade auf der rechten Ratsseite sitzen jene Künstler, die wissen, was beim Regierungsrat in der Pipeline ist. Dann schieben Sie jeweils noch ein Postulat nach und können damit brillieren, dass es entgegengenommen wurde.

In dieser Angelegenheit sind wir etwas argwöhnisch. Ingrid Schmid hat es angesprochen. Zuerst stellte die Luftreinhalteverordnung ein enormes Trauerspiel in unserem Kanton dar, indem die Fristen dauernd hinausgeschoben werden mussten. Die Massnahmenpläne wurden jeweils

revidiert und auf neues farbiges Papier gedruckt, ohne dass sie wirklich griffen. Nun wollen Sie uns weis machen, dass beim Lärmschutz alles bestens laufe. Dem ist nicht so. Die Messungen zeigen, dass wir noch nicht dort sind, wo es der Bund vorschreibt. Wenn die Regierung hier opponiert mit dem Hauptargument, dass sie sowieso dabei ist, dann ist es notwendig, dass der Rat das Zeichen auch auf diesem Gebiet setzt, nämlich dass er den Bundesgesetzen gehorchen und sie vollziehen will. Darum geht es hier.

Ich bitte Sie eindringlich, unser Postulat zu unterstützen.

Regierungsrat Hans Hofmann: Herr Büchi, die Praxis des Regierungsrates wird in diesen Fragen von Fall zu Fall neu bestimmt. Wie ich Ihnen bereits gesagt habe, haben wir letztes Jahr in der ZUP die neue Denkweise und Marschrichtung beim Lärmschutz der Öffentlichkeit vorgestellt.

Und Frau Schmid, sie haben völlig recht: Es gibt gebundene Aufgaben, doch auch diese sind nicht gratis.

Abstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 83 : 66 Stimmen, das Postulat nicht zu überweisen.

Das Geschäft ist erledigt.

4. Oberlandstrasse (Umfahrung Wetzikon), Oberuster bis Betzholz
Motion Prof. Kurt Schellenberg (FDP, Wetzikon), Gustav Kessler (CVP, Dürnten) und Annelies Schneider-Schatz (SVP, Bäretswil) vom 30. März 1998 (schriftlich begründet)
KR-Nr. 111/1998, RRB-Nr. 1615/15.07.1998 (Stellungnahme)

Die Motion hat folgenden Wortlaut:

Der Regierungsrat wird gebeten, dem Kantonsrat eine Kreditvorlage für den Bau der Oberlandstrasse im Abschnitt Oberuster bis Betzholz (Umfahrung Wetzikon) vorzulegen.

Begründung:

Die Schliessung der Lücke in der Oberlandstrasse zwischen Oberuster und Betzholz ist schon längst fällig. Die Ausarbeitung der Kreditvorlage für die Oberlandstrasse ist daher unverzüglich an die Hand zu

nehmen. Die Ausarbeitung des Bauprojektes, die Behandlung im Regierungsrat, in der vorbereitenden Kommission und im Kantonsrat, die Durchführung der Volksabstimmung, die Erledigung von Einsprachen, die Submission usw. wird einige Zeit dauern, so dass nicht rasch genug mit den erforderlichen Arbeiten begonnen werden kann.

Die Bewohnerinnen und Bewohner des Zürcher Oberlandes, vor allem aber die lärm- und leidgeprüften Unterwetziker, warten schon lange darauf, endlich von der nahezu unerträglichen Verkehrsbelastung befreit zu werden.

Nachdem der Kantonsrat anfangs 1995 den kantonalen Richtplan genehmigt und damit einem langen Streit über die zu wählende Linienführung der Oberlandstrasse ein Ende gesetzt und der Kanton St. Gallen mit dem Bau der Umfahrung von Schmerikon begonnen hat und damit einer direkten Verbindung der Oberlandstrasse mit der N3 in absehbarer Zeit nichts mehr im Wege steht, gibt es keine Hinderungsgründe mehr, die anstehenden Arbeiten zur Schliessung der letzten Lücke in der Oberlandstrasse, der Umfahrung von Wetzikon, unverzüglich an die Hand zu nehmen.

Bei der Ausarbeitung des Projektes und der Kreditvorlage ist den im Text zum Richtplan (Beschluss des Kantonsrates vom 31. Januar 1995) festgehaltenen Überlegungen unter Kapitel 4.2.3 Massnahmen zur Umsetzung, Oberlandstrasse und Umfahrung Wetzikon, Seiten 86 und 87, vollumfänglich Rechnung zu tragen.

Die Stellungnahmen des Regierungsrates lautet auf Antraf der Baudirektion wie folgt:

Die heutige Strassenverbindung Hinwil-Wetzikon-Uster und insbesondere die Ortsdurchfahrt Wetzikon sind überlastet. Mit der Eröffnung der Umfahrung Schmerikon im Kanton St. Gallen dürfte sich die Verkehrssituation noch weiter verschärfen. Eine Entlastung kann sinnvollerweise nur mit der Schliessung der Autobahnlücke zwischen Oberuster und Betzholz erzielt werden. In Anbetracht der fehlenden finanziellen Mittel im Strassenfonds ist es jedoch verfrüht, bereits heute die anstehenden Planungs- und Projektierungsarbeiten an die Hand zu nehmen bzw. eine entsprechende Kreditvorlage auszuarbeiten. Solche Aufträge sind nur dann sinnvoll, wenn die Finanzierung für den Bau auch absehbar ist. Dies ist zurzeit nicht der Fall. Die finanziellen Rahmenbedingungen können sich aber bei einer Annahme der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) und der geplanten kantonalen Vorlage für eine Erhöhung der Verkehrsabgaben ändern. In diesem Fall werden die erforderlichen Dispositionen zur Realisierung des längst fälligen Autobahnzusammenschlusses umgehend eingeleitet.

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

Ratspräsident Kurt Schellenberg: Dieses Geschäft wird zusammen mit dem nächsten diskutiert. Ich gebe zuerst den beiden Erstunterzeichnern das Wort. Das Wort zu diesem Geschäft hat, anstelle des Erstunterzeichnenden, Gustav Kessler, Dürnten.

Gustav Kessler (CVP, Dürnten): Die Regierung will diese Motion zum jetzigen Zeitpunkt nicht überwiesen haben. Auch wenn wir die dafür angeführten Argumente in einem gewissen Sinn begreifen, finden wir dafür im Oberland überhaupt kein Verständnis. Wir müssen zur Kenntnis nehmen – und das schleckt keine Geiss weg –, dass der Kanton St. Gallen mit riesigen Schritten am Zusammenschluss Jona–Schmerikon baut. Jahrelang haben wir den Kanton St. Gallen belächelt, weil er nicht vorwärts gemacht hat. Jetzt handelt er, und wir sind die Kleinkrämer. Vielleicht mögen Sie sich noch erinnern, dass vor nicht allzu langer Zeit der grosse und damals finanzstarke Kanton Zürich dem Nachbarkanton für die Weiterführung der Oberlandstrasse von der Kantonsgrenze bis Jona darlehensweise Geld vorstrecken wollte. Das waren noch Zeiten. Wie sich die Welt doch ändert. Heute sind wir die Jammertanten und -onkel, die sich beklagen, dass sie kein Geld haben. Ich muss Ihnen aber sagen, dass niemand zu keiner Zeit genug Geld hat. Es kommt mir manchmal vor, als stünden wir Aufgaben, die wir als sinnvoll für die Bewältigung der Zukunft erachten, wie gelähmt gegenüber. Sparen heisst doch nicht einfach, überhaupt kein Geld auszugeben, sondern es sinnvoll und zukunftsgerichtet auszugeben. Legen wir die Krämerseele zur Seite und wagen wir etwas Neues, das der Verwirklichung schon lange harrt. Vergessen Sie nicht, wir werden immer Gründe finden, um etwas nicht zu tun. Frei nach dem Motto: Wer nichts tut, macht auch nichts falsch.

Dass im Oberland dringender Handlungsbedarf besteht, bestreitet selbst der Regierungsrat nicht. Wir Oberländer sind aber der Ansicht, dass unverzüglich mit den Planungsarbeiten begonnen werden sollte, damit die Lücke geschlossen werden kann, wenn auch verspätet. Nach der Eröffnung des St. Galler Teilstücks werden einige Orte im Zürcher Oberland unhaltbaren Zuständen ausgesetzt sein. Da können wir doch nicht einfach tatenlos zuschauen und den Kopf in den Sand stecken. In dieser Sache geht es weder um ein zusätzliches Stück Autobahn, noch um eine Lückenschliessung im eigentlichen Sinne. In Tat und Wahrheit geht es um die Fertigstellung eines Planwerks, das übrigens 1995 bereits

einmal von der Regierung innerhalb der Abstimmungsvorlage zu den noch zu vollendenden Projekten gezählt wurde. Dazu habe ich folgende Meinung:

1. Die grundsätzliche Diskussion mit dem entsprechenden Entscheid über neue Strassen ist bei der Planung zu führen.
2. Für die Ausführung können zeitliche, finanzielle und detailplanerische Aspekte berücksichtigt werden. Es geht hingegen nicht an, wieder zur Grundsatzfrage und damit zu Adam und Eva zurückzukehren. Ich meine damit nicht etwa paradiesische Zustände.
3. Es darf nicht sein, dass durch Massnahmen oder Bauwerke planerisch festgelegte Verbindungen massiv erschwert, verunmöglicht werden oder die damit verbundenen Probleme gar auf die Nachbarschaft verlagert werden.

Übertragen wir diese Grundsätze nun auf unser Projekt:

1. Die Grundsatzdiskussion ist geführt. Dieses Haus hat den Richtplan im Januar 1995 verabschiedet.
2. Aus zeitlichen Gründen sind wir durch den Bau des St. Galler Abschnitts am oberen Zürichsee in Zugzwang. Die finanziellen Mittel zum Start eines Projekts sind jetzt einzusetzen. Die Detailplanung wird zeigen, welche der im Richtplan vorgesehenen Linienführungen machbar sind.
3. Es käme einem Schildbürgerstreich gleich, wenn durch Entlastung nur einer Ortschaft im Oberland eine Verlagerung auf die anderen Gemeinden folgen und eine Gesamtlösung präjudiziert oder verunmöglicht würde. Doch nicht einmal das ist mit der geforderten Kurzvariante, sprich «Untertunnelung Wetzikon» sicher.

Es gibt deshalb nur eines: Unterstützen Sie diese Motion, damit eine Vorlage ausgearbeitet und dem Volk zum Entscheid vorgelegt werden kann. Sie machen damit nichts anderes als die Pläne dieses Rates in einem ersten Schritt in die Tat umzusetzen. Machen Sie einen Schritt in die Zukunft und warten Sie nicht auf die Unendlichkeit oder bestenfalls auf den St. Nimmerleinstag im nächsten Jahrtausend. Geben Sie der Bevölkerung im Zürcher Oberland ein positives Signal, dass Sie gewillt sind, Aufgaben der Zukunft mit einem entsprechenden Startschuss an die Hand zu nehmen.

Den bald scheidenden Baudirektor Hans Hofmann möchte ich bitten, das Seine dazu beizutragen. Sie könnten damit als Staatsmann in die Geschichte des Zürcher Oberlands eingehen, der den Anstoss für eine Lösung des Verkehrsproblems unterhalb des Bachtels gegeben hat.

15234

5. Untertunnelung von Unterwetzikon

Motion Barbara Marty Kälin (SP, Gossau) und Mitunterzeichnende
vom 6. April 1998 (schriftlich begründet)

KR-Nr. 121/1998, RRB-Nr. 1616/15.07.1998 (Stellungnahme)

Die Motion hat folgenden Wortlaut:

Der Regierungsrat wird eingeladen, ein Projekt auszuarbeiten für einen Strassentunnel in Unterwetzikon im Bereich des S-Bahn-Knotens Wetzikon.

Begründung:

Wetzikon ist im kantonalen Richtplan als eines der elf kantonalen Zentrumsgebiete festgelegt. Die Gemeinde Wetzikon hat sich mit dieser Festlegung unter anderem mit der Durchführung des öffentlichen Architekturhearings «Wetzikon 2012» intensiv auseinandergesetzt und verschiedene Anstösse in die Ortsplanungsrevision einfliessen lassen. Der S-Bahn-Knoten in Wetzikon ist für das ganze Zürcher Oberland von zentraler Bedeutung. Jede sinnvolle Planung und räumliche Entwicklung in diesem optimal durch den öffentlichen Verkehr erschlossenen Gebiet scheitert jedoch an der überlasteten Kantonsstrasse in Unterwetzikon: Die Zürcherstrasse trennt den Bahnhof von der Ortschaft Wetzikon und behindert den regionalen Busverkehr massiv. Fussgängerinnen und Fussgänger werden unter den Boden verbannt. Die grosse Belastung durch den Strassenverkehr in Unterwetzikon führt dazu, dass sich die Entwicklung nach Oberwetzikon oder auf die grüne Wiese ausserhalb der Zentren verlagert, was nicht der Absicht des kantonalen Richtplans entspricht, neuen Verkehr verursacht und die Lebensqualität zerstört. Würde der Transitverkehr im Bereich des Bahnhofs Wetzikon, Flos bis Schöneich, unter der bestehenden Zürcherstrasse geführt, könnte im frei gewordenen alten Strassenraum um den Bahnhof Wetzikon ein attraktives Zentrum entstehen, in dem unmittelbar am S-Bahn-Knoten Wohnen, Arbeiten und Einkaufen möglich sind. Der Nord-Süd-Verkehr ist nach Möglichkeit in die Tunnellösung miteinzubeziehen, die Kapazität für den motorisierten Individualverkehr darf insgesamt nicht erhöht werden.

Die Stellungnahme des Regierungsrates lautet auf Antrag der Baudirektion wie folgt:

Mit dem geplanten Zusammenschluss der Oberlandautobahn und der Verwirklichung der im Verkehrsplan vorgesehenen Anschlüsse südöstlich und nordwestlich von Wetzikon wird nebst der stark überlasteten Strassenverbindung Hinwil–Wetzikon–Uster insbesondere auch das Zentrum von Unterwetzikon im Bereich des Bahnhofs entlastet. Damit erübrigt sich eine Untertunnelung der Zürcherstrasse, welche ohnehin nur die Verkehrsprobleme im Bereich des Bahnhofs Wetzikon lösen, jedoch nicht zu einer Entlastung der übrigen Staatsstrassenabschnitte, namentlich der Durchfahrt Hinwil, führen würde. Auch aus Kosten-

Nutzen-Überlegungen ist die geplante Schliessung der Autobahnücke zwischen Oberuster und Betzholz einem Strassentunnel in Unterwetzikon im Bereich des Bahnhofs klar vorzuziehen. In Anbetracht der fehlenden finanziellen Mittel im Strassenfonds können die für den Autobahnzusammenschluss erforderlichen Planungs- und Projektierungsarbeiten zurzeit noch nicht an die Hand genommen werden. Die finanziellen Rahmenbedingungen können sich aber bei einer Annahme der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) und der geplanten kantonalen Vorlage für eine Erhöhung der Verkehrsabgaben ändern. In diesem Fall werden die erforderlichen Dispositionen zur Realisierung des längst fälligen Autobahnzusammenschlusses umgehend eingeleitet. Der Regierungsrat beantragt daher dem Kantonsrat, die Motion nicht zu überweisen.

Barbara Marty Kälin (SP, Gossau): Es sind ziemlich genau 20 Jahre her, seit der damalige Baudirektor Albert Sigrist mich öffentlich und in aller Deutlichkeit gemassregelt hat, weil ich an einer Veranstaltung in Wetzikon festgestellt habe, es würde unter dem Titel «lokaler Umfahrungen zur Entlastung der Dorfkerne» mit zürcherischen Steuergeldern sukzessive eine internationale Transitachse durchs Oberland gebaut. Polemik, hiess es, Verleumdung, böswillige Unterstellung – und heute? Im letzten Teilstück dieser sogenannten Ortsumfahrungen spricht heute kein Mensch mehr von der Umfahrung Wetzikon, sondern nur noch vom Schliessen der letzten Lücke, weil es wie schon vor 20 Jahren nur um den Bau einer eigenen, kantonalen Autobahn und nicht um die Entlastung von Wetzikon ging. Das Argument von der rechten Ratsseite zur Motion «Tunnel in Wetzikon» lautete: Wenn wir die Verkehrsprobleme in Wetzikon lösen, haben wir deren Unterstützung für den Bau einer Autobahn nicht mehr.

Es ist ziemlich genau ein Jahr her, seit sich dieser Rat mit jenem Autobahnteilstück beschäftigt hat. Am 19. Januar 1998 hat der Kantonsrat die Einzelinitiative Bühler nicht vorläufig unterstützt. Ich zitiere aus dem damaligen Votum des heutigen Ratspräsidenten Kurt Schellenberg: «Zeitlich besteht zumindest aus der Sicht der Baudirektion kein dringender Handlungsbedarf, da ein möglicher Realisierungsbeginn der Umfahrung Wetzikon gemäss Planung der Baudirektion im besten Fall nicht vor 2020 vorgesehen wird. Zum jetzigen Zeitpunkt sind aber keine handfesten Zielvorgaben für eine Projektierung möglich. Die Planungsgrundlagen für eine Betriebsaufnahme ab dem Jahr 2025 sind heute noch nicht definierbar. Eine unpräzise und teure Planung ist voraussehbar, und damit auch eine über Jahre dauernde Unruhe in den Gemeinden

und der Bevölkerung des Zürcher Oberlands. Das wollen wir nicht. Die Zustimmung zu einer Volksabstimmung für ein solches Kreditbegehren – es sind mit Sicherheit dafür mehrere 100 Millionen Franken erforderlich – ist aus meiner Sicht zum heutigen Zeitpunkt chancenlos. Vorabklärungen haben ergeben, dass eine Motion, die eine Kreditvorlage für den Zusammenschluss der Oberlandstrasse zwischen Oberuster und Betzholz verlangt, in diesem Rat gegenwärtig nicht mehrheitsfähig ist.» Zehn Wochen später reicht Kurt Schellenberg seine Motion ein. Ich hoffe bloss, dass er Recht hat mit seiner Einschätzung, sie sei nicht mehrheitsfähig in diesem Rat. Andernfalls hat er vermutlich Recht mit der Annahme, dass der Volksentscheid angesichts der Millionenbeträge für knapp 10 Kilometer Strasse kaum positiv ausfallen dürfte.

Die Unruhe, die die FDP nicht will, haben wir in der Zwischenzeit. Und bedauerlicherweise ist Verschiedenes daran lediglich Wahlgetöse: Die FDP des Bezirks Hinwil und die Zeitung «Zürcher Oberländer» wollen uns weismachen, dass 80% der Oberländer Bevölkerung diese Autobahn durchs Zürcher Oberland wünscht. Dass es sich dabei lediglich um 482 Personen handelt, erfährt man allerdings nur aus den Konkurrenzblättern. Im Zürcher Oberland leben aber mehr als 80'000 Menschen. Die gleiche FDP liess per Communiqué ebenfalls verlauten, beim Teilstück Wetzikon handle es sich um einen Teil des vom Volk beschlossenen Autobahnnetzes, das fertigzustellen sei. Das Gegenteil ist der Fall: Bei der Oberlandautobahn handelt es sich eben nicht um benzin Zollfinanzierten Nationalstrassenbau, sondern es geht um eine kantonale Autobahn, allein vom Kanton Zürich bezahlt. Die einzige Tatsache in diesem Zusammenhang, die sich weder auf falsche Behauptungen noch auf dubiose Umfragen abstützt, ist das Resultat der Volksabstimmung vom September 1995: Das Volk hat zur Finanzierung der Oberlandautobahn mit aller Deutlichkeit Nein gesagt.

Worum geht es heute: Kurt Schellenberg will eine Kreditvorlage für knapp 10 Kilometer Autobahn. Das bedeutet, wir reden von einem Betrag zwischen 300 und 400 Mio. Franken. Wir sprechen ebenfalls von alljährlich nachfolgenden Betriebskosten von rund 1,3 Mio. Franken, die Kapitalkosten nicht eingerechnet. Es handelt sich vor allem um Energiekosten für die Tunnellüftungen. Die Oberlandautobahn ist im Richtplan festgesetzt. Das ist richtig, und das kann sie auch bleiben. Aber mehr als 30 andere Umfahrungen sind das auch. Zudem ist im Richtplan ebenfalls festgelegt, dass die Fertigstellung des Nationalstrassennetzes und der Unterhalt bestehender Staatsstrassen erste Priorität haben. Sie haben das auch von Herrn Baudirektor Hofmann mehr als einmal gehört in diesem Saal. Zudem verlangt der Bundesrat

ein Gesamtverkehrskonzept. Dieses muss bis im März 2000 vorliegen. Er hat den Verkehrsplan nur unter diesem Vorbehalt genehmigt.

Der Strassenfonds ist mehr als leer, die Staatskasse im Prinzip auch, selbst wenn das im Moment nicht so scheint. Es ist noch keine fünf Wochen her, da haben Sie hier drin das Sparen beschworen. Ich frage mich, ob Sie das alles bereits wieder vergessen haben.

Im gleichen Richtplan ist Wetzikon als kantonales Zentrumsgebiet bezeichnet. Das sind die Gebiete, in denen nach dem Willen des Kantons – nach Ihrem Willen, meine Damen und Herren – die Siedlungsentwicklung stattfinden soll. Für Zentrumsgebiete gelten etwa folgende Kriterien: Erreichbarkeitspotenzial wie Knoten oder besonders leistungsfähige Punkte des öffentlichen Verkehrs, Entwicklungsmöglichkeiten, Art und Umfang vorhandener oder geplanter zentralörtlicher Einrichtungen wie Bildung, öffentliche Verwaltung, Kultur, Gesundheitswesen, usw. Wetzikon erfüllt diese Anforderungen in höchstem Masse: Es ist der drittgrösste S-Bahn-Knoten im Kanton, es hat ein vielfältiges Angebot an Arbeitsplätzen, ein Spital, eine Mittelschule und Berufsschulen, es hat Einkaufsmöglichkeiten, schnelle und leistungsfähige S-Bahn-Verbindungen nach Zürich und Winterthur wie auch in Richtung Berge. Hinzu kommt, dass es noch inmitten einer grossartigen Landschaft mit Erholungs- und Naturschutzgebieten liegt. Doch vor allem ist eines wichtig: Es hat noch viel Platz. Die Entwicklungsgebiete liegen im Bereich des Bahnhofs Wetzikon; heute sind das unternutzte oder ungenutzte Brachen. In Zentrumsgebieten sind die Infrastrukturleistungen der öffentlichen Hand auszuschöpfen und Synergien zu nutzen. Das haben Sie so festgelegt. Die S-Bahn ist eine riesige Investition der öffentlichen Hand, die S5 ist eine der bestausgelasteten Verbindungen im ZVV. Das Gebiet um den Bahnhof Wetzikon birgt ein Entwicklungspotenzial par excellence.

Trotzdem scheitert jede sinnvolle Planung und räumliche Entwicklung in diesem optimal durch den öffentlichen Verkehr erschlossenen Gebiet an der überlasteten Kantonsstrasse. Die Zürcherstrasse trennt den Bahnhof von der Ortschaft Wetzikon, die Busse bleiben im Stau stecken, die Fussgängerinnen und Fussgänger werden unter den Boden verbannt, Läden und Betriebe ziehen weg. Die Entwicklung läuft der im Richtplan festgelegten Vorgabe diametral entgegen. Jüngstes Beispiel dafür ist die Verlagerung der Läden in das neu erstellte Einkaufszentrum auf der «Grünen Wiese» zwischen Wetzikon und Hinwil. Ich habe Ihnen vor einem Jahr hier in diesem Saal vorgerechnet, dass ein Einkaufszentrum mit 300 Parkplätzen eine zusätzliche Stickstoffoxid-Fracht von alljährlich 9 Tonnen NO_x verursacht und für 12 Mio. zusätzliche

Autokilometer verantwortlich ist. Diese finden irgendwo in den Gemeinden des Oberlands statt. Sie können die Details im Protokoll Seite 10687 nachlesen.

Heute sind effiziente, flexible und rasch realisierbare Lösungen gefragt. Ein Vorschlag aus den sechziger Jahren ist heute nicht mehr unbedingt sinnvoll, und eine Planungsleiche ist nicht einfach nur gut, weil sie so alt ist. Vor allem nicht hier, wo die Autobahn spätestens mit der Hinwiler Baubewilligung für die Einkaufszentren schlicht am falschen Ort durchführt. Wieso sollten das Industriegebiet Hinwil und die KEZO (Kehrichtverbrennung Zürcher Oberland) von der Hauptverkehrsachse abgehängt werden? Die geplante Autobahn entlastet möglicherweise die Ortsdurchfahrt Unterwetzikon. Ich sage «möglicherweise», weil der Ziel- und Quellverkehr an dieser Achse bis zu 80% beträgt. Aber sie belastet dafür die eben neu erstellten Wohngebiete. Der Autobahnzubringer führt mitten durch den Ortsteil Grüt, aus heutiger Sicht ein planerischer Irrsinn.

Sie wissen es: Das Bessere ist der Feind des Guten, das Neue ist der Feind des Alten, und es ist nie verboten, klüger zu werden, selbst nicht für Politiker. Ich kann mir deshalb durchaus vorstellen, dass in diesem Rat – wenn schon – beide Motionen eine Mehrheit finden. Nicht weil sie widersprüchlich sind, sondern weil dann endlich zwei Lösungen ausgearbeitet werden, von beiden Lösungen eine Kosten/Nutzen-Analyse vorliegt und damit eine echte Entscheidung möglich ist. Kein Betrieb würde 400 Millionen ausgeben ohne diese enormen Kosten dem möglichen Nutzen gegenüberzustellen. (Die Redezeit ist abgelaufen).

Annelies Schneider-Schatz (SVP, Bäretswil): Als praxisbezogene Oberländerin versteige ich mich nicht in raumplanerische Debatten, sondern als Mitunterzeichnerin der Motion Kurt Schellenberg wünsche ich mir, dass Sie den Vorstoss an den Regierungsrat überweisen und damit eine Kreditvorlage für den restlichen Bau der Oberlandstrasse im Abschnitt Oberuster bis Betzholz verlangen. In der Beurteilung der unhaltbaren Verkehrssituation im Zürcher Oberland geht die Regierung mit uns einig. Ich verzichte deshalb darauf, mich in den Schilderungen der täglichen, unschönen Verkehrssituationen zu verlieren. Die Regierung begründet ihre Ablehnung einzig mit dem leeren Strassenfonds. Durch die Annahme der LSVA hat sich die Situation aber etwas verbessert. Im Wissen darum, dass die Planungs- und Projektierungsarbeiten nicht von heute auf morgen bewerkstelligt, geschweige denn die Bauarbeiten in Angriff genommen werden können, erachten wir es als dringend notwendig, jetzt unverzüglich mit der Ausarbeitung der Kreditvorlage zu

beginnen. Damit sieht die Bevölkerung im Zürcher Oberland endlich eine Perspektive für die Verbesserung der Verkehrsbelastung.

Gerade rechtzeitig zur heutigen Debatte wurden die ausgewerteten Verkehrszahlen für das Jahr 1997 veröffentlicht. Beim Autobahnende in Uster wurde landesweit die zweitgrösste Zunahme der Fahrzeuge registriert. Damit wird der dringende Handlungsbedarf noch bekräftigt. Auf der anderen Seite des Nadelöhrs Wetzikon/Hinwil ist die Situation nicht besser, wie wir von Gustav Kessler bereits gehört haben. Unser Nachbarkanton St. Gallen hat 1977 – Sie haben richtig gehört – mit den Planungsarbeiten für die Umfahrung Schmerikon begonnen. Jetzt ist sie im Bau, und wir rechnen mit der Eröffnung im Jahr 2004. Damit möchte ich auf zwei Dinge hinweisen: Einerseits graut mir vor dieser Eröffnung, weil dann noch ein zusätzliches Verkehrsaufkommen zu bewältigen sein wird, andererseits zeigt sich der immense Zeitbedarf für ein solches Projekt. 27 Jahre nach dem Projektierungsbeginn kann die Eröffnung stattfinden, wenn alles planmässig verläuft. Wahrlich eine lange Leidensgeschichte. Da kann ich nur sagen: Lassen Sie uns deshalb schleunigst mit der Arbeit beginnen.

Ein Grossteil der Oberländer Bevölkerung sieht die Lösung der Verkehrsprobleme wirklich im Zusammenschluss der Oberlandstrasse. Ich wehre mich kategorisch dagegen, mit dem Wunsch für diese Lückenschliessung sofort zum Landschaftsverunstalter abgestempelt zu werden. Die Linienführung im Richtplan 1995 nimmt auf unser schönes und wertvolles Ambizgried Rücksicht. Sollte es trotzdem Schwierigkeiten geben, ist mit der Ersatzvariante Süd bereits vorgesorgt.

Wir stehen ein für eine umwelt-, aber auch menschengerechte Verkehrslösung zwischen Uster und Betzholz, die eine Entlastung für Wetzikon und das gesamte Oberland bringt. Der Schleichverkehr beeinträchtigt das gesamte Oberland. Wer sich gegen den Zusammenschluss wehrt, verkennt die Realität und vergisst, dass im Lebensraum Oberland x-tausend Menschen leben, die Anspruch auf eine durchgehende Strasse und nicht nur auf zwei Teilstücke haben, die einerseits am Waldrand und andererseits auf der «Grünen Wiese» enden. Das ist einfach widersinnig.

Überweisen wir die Motion KR-Nr. 111/1998 und machen wir die begonnene Arbeit endlich fertig. Die Motion KR-Nr. 121/1998 lehnt die SVP ab. Sie löst die Verkehrsprobleme schlichtweg nicht, weder für Wetzikon noch für das Oberland. Dieser Vorschlag ist mit der Methode eines Heilpraktikers vergleichbar, der mit einem Pflaster einen offenen Beinbruch kurieren will. Ich muss Barbara Marty berichtigen: Das Volk

hat im Jahr 1995 zur befristeten Verkehrsabgabe Nein gesagt, nicht aber explizit zur Oberlandstrasse. Diese Abstimmung steht noch aus.

In diesem Sinn bitte ich Sie, die erste Motion zu unterstützen, die zweite aber abzulehnen.

Peter Weber (Grüne, Wald): Ich identifiziere mich durchaus mit der ideologischen und der ökologischen Ausrichtung von uns Grünen im Kampf gegen den Mobilitätswahn und gegen neue Autobahnabschnitte. Die Lückenschliessung Oberuster–Betzholz bedeutet für mich aber keine ideologische Fragestellung, sondern ein differenziert zu betrachtender regionaler Spezialfall. Dabei geht es darum, eine planerische Fehlleistung aus den 70er-Jahren mit einem fünf Kilometer langen Bypass auszukorrigieren. Meine sachbezogene Haltung für eine Lückenschliessung basiert auf fünf Forderungen:

1. Es darf keine Penetration in die Drumlin-Landschaft projiziert werden. Dieser einmalige Naturraum hat eine Schutzverordnung, die es zu respektieren gilt. Die gestrichelte Linienführung im Richtplan war eine weitere Fehlleistung der 90er-Jahre. Herr Schellenberg, in der Zeitschrift ITR-Forum Nr. 32 vom Februar 1998 schreiben Sie unter der Rubrik Schwerpunktthema selbst: «Wir brauchen Bauingenieure, die in der Lage sind, ihre Eingriffe in die Landschaft so schonend als möglich und trotzdem wirtschaftlich zu gestalten. Wenn es uns gelingt, die Eingriffe der Bauingenieure in die Landschaft schon in der Ausbildung besser zu koordinieren, wird es uns gelingen, den modernen und für die Bewältigung der anstehenden Probleme bestens vorbereiteten Ingenieur, der die Belange der Umwelt in seine Betrachtungen miteinbezieht, auszubilden.»
2. Aus den erwähnten Gründen sollen kommende Planungsaufträge nur als Autostrasse – also keine Autobahn – und ausschliesslich als im Richtplan festgesetzte «Oberlandstrasse-Ersatzvariante Süd» von der Forchstrasse bei Ottikon zum Aathal vergeben und studiert werden.
3. Die zu planende Autostrasse soll weitgehend tunnellierte – also einröhrig – oder galerieartig, d. h. erdbedeckt, projiziert werden.
4. Die Wetziker Anschlüsse sind zu vereinfachen und insbesondere an das bestehende Strassennetz direkt anzuschliessen. Daraus ergibt sich selbstredend, dass wegen der Dehydrierungsgefahr der Moorlandschaft Schwendi auf die Unterführungsanlage der beiden Eisenbahnlinien im Bereich Schöneich verzichtet wird.

5. Auf das Datum der Fertigstellung der Lückenschliessung muss die Staatsstrasse von Uster über Unterwetzikon nach Hinwil rückklassiert sein.

Selbstverständlich müssen meinen fünf gestellten Forderungen flankierende Massnahmen wie Ergänzung des ÖV längs der Achse Aathal–Unterwetzikon–Hinwil folgen.

Ich bitte Sie, der Motion KR-Nr. 111/1998 von Kurt Schellenberg zuzustimmen und sie zu überweisen.

Nun spreche ich zur Motion von Barbara Marty: Mit dem Vorschlag einer Untertunnelung für den Durchgangsverkehr in Unterwetzikon will die Motionärin die Basis für ein attraktives Zentrum um den Verkehrsknotenpunkt Wetzikon setzen. Es ist neu in der Geschichte des Städtebaus, dass ein solcher Ansatz ein Garant für einen urbanen attraktiven Ort wäre. Unterwetzikon sucht wohl eine neue Identität, aber mit dem S-Bahn-Knoten und dem Standort der Kantonsschule ist das gar nicht nötig. Eine massvolle städtebauliche Entwicklung ist weniger in Richtung Oberwetzikon, sondern auf der räumlichen Achse Aathal–Hinwil zu suchen. Dort entstanden in den letzten Jahren Arbeitsplätze und Urbanität. Die Variante von Barbara Marty ermöglicht kein verkehrsfreies Unterwetzikon, auf jeden Fall aber verlagert sie die Probleme in die Nachbargemeinden.

Ich bitte Sie, diese Motion nicht zu überweisen.

Rudolf Aeschbacher (EVP, Zürich): Die vorliegenden beiden Vorstösse, die sich mit der Lückenschliessung befassen, geben zunächst Anlass zu einigen grundsätzlichen Überlegungen:

1. Wir haben es hier vorwiegend mit einem relativ langen und mühsamen Engpass auf einer Route zu tun, die an sich eine recht direkte Verbindung zwischen dem Raum Graubünden/San Bernardino/Tessin einerseits und Zürich-Nord und Zürich-Ost/Süddeutschland andererseits herstellt. Überdies ist die Achse für die regionalen Beziehungen wichtig.
2. Mit der Lückenschliessung entstünden im Kanton Zürich durchgehende Autobahnverbindungen in Richtung der genannten Räume. Alle Erfahrungen zeigen aber, dass der Wegfall von Engpässen durch Schliessen von Lücken die entsprechenden Achsen aufwerten. Sie werden schneller, bequemer, sicherer und angenehmer zu befahren. Dies wiederum hat zur Folge, dass nicht nur der bisherige Strassenverkehr auf diesen Routen läuft, sondern einerseits weiterer, bereits vorhandener Strassenverkehr angezogen und andererseits auch

neuer, zusätzlicher Strassenverkehr generiert wird. Denn eine deutliche Verbesserung der Verhältnisse für den Autoverkehr auf einer Route oder in einem Raum – und das tut die Schliessung solcher Autobahn-lücken – steigert die Attraktivität des Verkehrsmittels Auto. Das Attraktivitätsgefälle zum öffentlichen Verkehr wird damit ungünstiger, und die Verkehrsmittelwahl verändert sich zu Ungunsten des öffentlichen Verkehrs.

3. Diese Feststellungen sind heute gesichert und in den massgeblichen Kreisen der Verkehrsplanung auch nicht mehr umstritten. Die Erfahrungen in unserem eigenen Land bestätigen diese Erkenntnisse: Jede Lückenschliessung, sei es mit dem Gotthardtunnel auf der Achse Basel–Chiasso, sei es mit der Walensee-Autobahn auf der A3 oder mit dem Bözbergtunnel im Kanton Aargau hat die Attraktivität dieser Achsen immer ganz massiv erhöht, zu recht grossen Verkehrszunahmen und zum Umsteigen vom öffentlichen Verkehrsmittel auf das Auto geführt.
4. Diese Erkenntnis teilt übrigens auch der Regierungsrat. In seiner Stellungnahme zur Motion Kurt Schellenberg schreibt er: «Mit der Eröffnung der Umfahrung Schmerikon dürfte sich die Verkehrssituation noch weiter verschärfen.» Das heisst nichts anderes, als dass die Schliessung der Lücke bei Schmerikon den Druck auf unser Gebiet erhöhen wird.
5. Andererseits ist die heutige sehr hohe Verkehrsbelastung zwischen den Autobahnenden in Oberuster und Betzholz eine Realität, unter welcher die betroffenen Gemeinden und ihre Bevölkerung tagein tagaus stark leiden. Abhilfe tut Not und für mich kann die Frage nur sein, in welcher Form diese Abhilfe erfolgen soll. Das Rezept lautete früher ganz spontan für jede entsprechend betroffene Gemeinde: Umfahrung. Eine Umfahrung in Form einer Weiterführung der Oberlandautobahn soll auch hier das Problem lösen. Auf den ersten Blick scheint dies eine vernünftige und denkbare Lösung zu sein. Bei genauerem Hinschauen stellen sich allerdings einige Fragen, die ich in den Raum stellen möchte:

Frage 1: Welchen Einfluss wird der Autobahnbau im Oberland auf das Verkehrsaufkommen und die Verkehrsmittelwahl haben? Ich prognostiziere, dass gemäss den eingangs erwähnten Überlegungen und Erkenntnissen Strassenverkehr von anderen Achsen und Räumen angezogen wird. Das Oberland wird zu einer attraktiven Transitroute für den Personen- und Lastwagenverkehr zwischen A3 und A1/A4. Und überdies wird auch im Raum selbst, dank dem Wegfall von Stau und besseren Bedingungen für den Autoverkehr, die Verkehrsmittelwahl

beeinflusst, so dass das Auto häufiger benutzt werden wird als bisher. Das bedeutet nicht nur weniger Passagiere auf der S-Bahn und stark anwachsender Transitverkehr, sondern auch mehr Strassenverkehr in der ganzen Region selbst. Dies wiederum wird sich auf die Umwelt- und Wohnqualität des ganzen Raumes negativ auswirken. Wollen wir das?

Frage 2: In welcher Frist kann die betroffene Bevölkerung Entlastung erwarten? Antwort: Wenn wir ehrlich und realistisch sind, so kann der Autobahnzusammenschluss wohl kaum vor zehn, zwölf Jahren realisiert sein. Solange will der Regierungsrat die betroffene Bevölkerung einfach auf «bessere Zeiten» vertrösten. Wollen wir das?

Frage 3: Gibt es denn nicht bessere und auch schneller greifende Alternativen? Antwort: Ich meine schon. Eine Möglichkeit bestünde beispielsweise in dem, was die EVP Schweiz in ihrem Parteiprogramm mit «Mut zu Engpässen» umschreibt. Dabei wären mit einfachen verkehrslenkenden Massnahmen die Engpässe, die es heute in den Dörfern gibt, vor diese hinauszuverlegen. Der Kanton hat es andernorts vorgemacht. «Pfortnern» nennt man dies in der Fachsprache. Parallel dazu müsste die Alternative ÖV nochmals verbessert und attraktiver gemacht werden. Solche Massnahmen könnten sehr schnell greifen. Die Bevölkerung müsste nicht bis ins Jahr 2010 warten.

Kantonsrat Gerhard Fischer zeigt im übrigen in einem heute eingereichten Vorstoss auch auf, wie mit relativ bescheidenen Massnahmen eine bessere und schnellere Anbindung des Bus- an den S-Bahnverkehr in Wetzikon erreicht werden könnte. Er wird Sie darüber noch speziell informieren. Ein anderer Lösungsansatz zeigt die Motion von Barbara Marty auf. Wenn schon Um- oder Unterfahrungsstrassenbau, dann nur so, dass die Kapazitäten und die Attraktivität des Systems Strasse dadurch nicht erhöht, sondern lediglich die Bevölkerung von den negativen Auswirkungen geschützt wird.

Nun, die Regierung lehnt beide Vorstösse ab. Im Resultat kann ich mich – und mit mir eine Mehrheit der EVP-Fraktion – einverstanden erklären. Es ist wirklich vernünftig, erst dann mit teuren Projektierungsarbeiten anzufangen, wenn auch finanziell sichergestellt ist, dass ein allfälliges Projekt – wie auch immer es dann aussehen möge – innert nützlicher Frist realisiert werden kann. Denn nichts ausser Tageszeitungen veraltet so schnell wie Strassenbauprojekte.

Ich fasse abschliessend zusammen: Die Hoffnung auf den Autobahnzusammenschluss mag die belastete Bevölkerung zwar im Moment etwas beruhigen, sie ist aber trügerisch. Denn der Autobahnzusammenschluss wird in den nächsten zehn Jahren sicher noch nicht realisiert sein, selbst

wenn der Kantonsrat heute die Motion Kurt Schellenberg überweist. Der Strassenfonds ist hoch defizitär und der Kanton ist gerade daran, sich beim Bund für den Bau der A4 im Knonaueramt und den Bau des Üetlibergtunnels weiter zu verschulden. Realistischerweise bringen da erst in zehn Jahren oder später die zu erwartenden Anteile an der LSVA eine etwas andere Perspektive. Die Motion Kurt Schellenberg ist, wie es auch die Regierung schreibt, darum schon zur Vermeidung unnützer Kosten abzulehnen.

Mit einer Mehrheit der EVP-Fraktion zusammen bitte ich Sie, die Motion abzulehnen.

Hansruedi Hartmann (FDP, Gossau): Die FDP hat an einer sehr gut besuchten Fraktionssitzung geschlossen für die Überweisung der Motion Kurt Schellenberg gestimmt. Zu meiner Interessenbindung: Wie Sie gehört haben, wohne ich in Gossau, brauche mein Auto zur Bestreitung meines Lebensunterhalts und fahre auf der Strasse, von welcher wir hier sprechen, mehrmals wöchentlich.

Ich spreche zu Traktandum 5 der heutigen Geschäftsliste: Die Regierung will die Motion nicht entgegennehmen. Sie anerkennt aber die Überlastung der heutigen Strassenverbindung von Uster nach Wetzikon und Hinwil. Wir müssen der geplagten Bevölkerung aber trotzdem helfen. Ein Schritt dazu ist die Überweisung dieser Motion. Annelies Schneider hat erwähnt, dass die jüngste Verkehrszählung stattgefunden hat und dabei festgestellt wurde, dass 1997 am Ende der Autobahn in Uster täglich 22'000 Fahrzeuge verkehren. 1998 gab es Messungen im Aathal, dort waren es 24'000 Fahrzeuge. Das sind mehr als am Gotthard. 1975 waren es lediglich 7000 pro Tag. Die Strasse ist aber immer noch dieselbe.

Diese Tatsache hat Auswirkungen auf die Bevölkerung. Wenn man das Einzugsgebiet grossräumig anschaut, sieht man, dass etwa 200'000 Personen involviert sind. Auch wenn das Thema hüben und drüben als Wahlkampfthema benutzt wird, vor allem in unserem Bezirk Hinwil, ist es keinesfalls ein Gemeinde-, Bezirks- oder nur Regionalproblem. Es betrifft unseren Kanton ebenso und vor allem die Ostschweiz. Lücken sind überall zu schliessen, sei dies im Säuliamt, in Birmensdorf usw.; überall, wo es Flaschenhalse gibt, ist die Situation schlecht. Angefangenes muss beendet werden. Heute müssen wir nicht über Varianten diskutieren. Der Richtplan ist genehmigt. Übrigens wurde seinerzeit ein Streichungsantrag der Lückenschliessung Oberuster–Betzhof im Rat abgelehnt. Wenn ich mich richtig erinnere, so kam dieser Antrag damals von Barbara Marty.

Heute geht es wirklich nur darum, der Regierung den Auftrag zu erteilen, die Zeit zu nutzen und eine Kreditvorlage auszuarbeiten, damit wir auch einmal die Grössenordnung kompetent kennen. Machen wir diesen weiteren Schritt zur Schliessung der Lücke und stimmen wir der Überweisung der Motion Kurt Schellenberg zu. Mit der gleichen Eindeutigkeit und Geschlossenheit, die die FDP-Fraktion der Überweisung dieser Motion entgegenbringt, ist sie für Ablehnung der Motion von Barbara Marty.

Ich spreche nun zu Geschäft 6 auf der Traktandenliste: Die Untertunnelung in Unterwetzikon sehen wir nicht. Diese Motion ist aus meiner Sicht ein Trojanisches Pferd. Darin verborgen ist die Nichtbeachtung der im Richtplan enthaltenen Strassenführungen. Eine Untertunnelung in Wetzikon könnte die Situation eventuell entschärfen, sie ist aber weder kantonale noch über die Kantonsgrenze hinaus wirksam. Die Gefahr dieses Trojanischen Pferdes sehe ich ganz besonders deutlich in der Tatsache, dass es vielleicht weder eine Untertunnelung – Untersuchungen haben ergeben, dass es sehr schwierig sein wird, dieses Projekt zu realisieren –, noch eine Lückenschliessung gibt. Das wollen wir Oberländer nicht.

Mit der Überweisung der Motion von Barbara Marty würde nur Zwietracht in der Bevölkerung gesät, und damit helfen wir nicht. Aus diesem Grund lehnen wir diese Motion ab.

Der Motion von Kurt Schellenberg stimmen wir zu.

Gabriele Petri (Grüne, Zürich): Ich spreche zuerst zur Motion Kurt Schellenberg und nachher zur Motion von Barbara Marty. Gleichzeitig spreche ich für die Mehrheit der Grünen Fraktion.

Wenn wir heute über den Verkehr und dessen Probleme sprechen, aufgezeigt am Beispiel des Oberlands, möchte ich festgehalten haben, dass das heutige Verkehrsvolumen nicht gottgegeben, sondern die Folge politischer Entscheide ist. Politische Entscheide, wie z. B. die Revision des eidgenössischen Raumplanungsgesetzes, über welches am 7. Februar 1999 abgestimmt wird. Dieses Gesetz lässt Wohnen und Gewerbebetriebe weit ab vom Dorf- und Siedlungskern zu. Die Folge daraus wird die Zersiedelung und Zerstörung der Landschaft mit entsprechendem Mehrverkehr sein. Diese Entwicklung des Siedlungsraums läuft jeder anerkannten raumplanerischen Bestrebung zuwider. Sie ist fatal und macht unsere hehren Ziele im kantonalen Richtplan, nämlich die Stärkung von Kleinzentren und die Schaffung von Entwicklungsschwerpunkten entlang der S-Bahnen bei Haltestellen und Knotenpunkten, völlig zunichte. Dies ergibt eine Zersiedelungstendenz, die wie das

unökologische Privileg, auf der «Grünen Wiese» zu wohnen, zu arbeiten und einzukaufen, zu einer Zwangsmobilität führt. Und dies macht eine Erschliessung für den öffentlichen Verkehr weder wünschbar noch zahlbar.

Die Folge für den Autoverkehr wird sein, dass wir uns zu einer Zweit- und Drittwagengesellschaft im Grünen entwickeln werden. Doch Sie wundern sich, wenn Sie mit solchen politischen Entscheiden in der Raum- und Nutzungsplanung und der Siedlungspolitik neuen Verkehr generieren und damit neue Probleme schaffen. Mit derselben Denkstruktur versuchen Sie die geschaffenen Verkehrsprobleme zu lösen und dies seit 30 oder 40 Jahren. Mit einer nachfrageorientierten Denkstruktur wird versucht, mit Kapazitätserweiterungen des Strassenraums den Verkehr zu bewältigen. Doch es gibt immer mehr Verkehr. Eine solche nachfrageorientierte Denkstruktur versucht das Problem mit Umfahrungen und zusätzlichen Spuren zu lösen. Diese Massnahmen stellen jedoch keine Lösung dar, sondern lediglich die teure Fortsetzung des alten Problems. Heute braucht es ganz neue und andere Denkweisen wie z. B. das «Berner Modell», welches davon ausgeht, dass die Lebensräume und -systeme begrenzt sind. Dieses Modell sucht nicht nachfrage-, sondern angebotsorientiert nach Verkehrslösungen. Dieses kann die Anliegen des Menschen, des Siedlungsraums und der Umwelt gleichwertig einbeziehen. Ich werde Ihnen dies in meinem nächsten Referat noch ausführen.

Was heisst dies nun für die beabsichtigte Autobahn im Zürcher Oberland? Eine Umfahrungsautobahn wird das Problem des überwiegend lokalen und regionalen Ziel- und Quellverkehrs nicht lösen. Denn die Leute sind in Wetzikon und nicht in Rhäzüns. Die Leute wollen nun einmal von Grüt ins Zentrum von Wetzikon oder von Wetzikon ins Einkaufszentrum Jumbo in Hinwil fahren. Auch wollen sie – und das können sie offenbar – im Grünen wohnen und mit dem Auto nach Zürich zur Arbeit fahren. Das ist kein Transit-, sondern Quellverkehr, lokaler und regionaler Ziel- und Quellverkehr, den Sie mit Ihren politischen Entscheiden in der Raumplanung, der Siedlungs- und Verkehrspolitik geschaffen haben. Eine Realität, die sich auf jener Strasse in einer Verkehrsmenge von täglich 25'000 Autos niederschlägt. Das ist der Preis Ihrer autolastigen Politik und des neuesten Beispiels, welches Sie an dieser Stelle generiert haben, nämlich das Einkaufszentrum inmitten der «Grünen Wiese» von Hinwil. Dieses verursacht nicht nur Probleme im Strassenraum, sondern ist auch für die Abwanderung der Kundschaft im Zentrum von Wetzikon verantwortlich. Das ist Ihre Politik. Wenn Sie meine vorherigen Ausführungen ein bisschen verstanden haben, wird

Ihnen auch klar sein, dass wir Grüne, den Autobahnbau nicht befürworten können. Eine neue Autobahn erzeugt erfahrungsgemäss neuen und damit mehr Verkehr. Sie betoniert die katastrophale Zersiedelung geradezu, denn sie ermöglicht das Wohnen im Grünen, setzt aber voraus, dass die Leute mit dem Auto zur Arbeit, zum Einkaufen oder gar zum Joggen fahren.

Seit 30 oder 40 Jahren schaffen Sie sich Ihre eigenen Verkehrsprobleme. Sie rufen Geister, die Sie nicht mehr loswerden. Wir Grünen haben den Mut, mit ganz anderen Denkansätzen an das Problem Verkehr heranzugehen. Aus diesem Grund werden wir eine Variante «Null/Plus» wählen: «Null» bedeutet keine Autobahn und «Plus» eine Aufwertung von Wetzikon nach dem «Berner Modell», welches Mensch, Siedlung und Umwelt gleichwertig berücksichtigt.

Wir Grünen werden Nein zur Motion Schellenberg und am 7. Februar 1999 auch Nein zur Revision des eidgenössischen Raumplanungsgesetzes stimmen, weil wir nicht gerne selbst Probleme verursachen, wenn wir nicht in der Lage sind, sie nachher zu lösen.

Peter Oser (SP, Fischenthal): Ich staune doch sehr über den Gesinnungswandel des Rates. Barbara Marty hat bereits einiges zitiert. Ich möchte nun einige Innovationen anfügen: Es gibt eine Umfahrung Egglisau und die Unternunnung Hirzel, welche hier im Rat ebenfalls Dauerbrenner sind und zu welchen Sie vielleicht auch noch eine Motion einreichen könnten.

Einige Fakten: Der Bundesrat hat bei der Bewilligung zum kantonalen Richtplan ein Gesamtverkehrskonzept zur Bedingung gemacht. Er bildete das neue Amt für Verkehr. Am 12. Januar 1999 wurde dieses vorgestellt und in der Presse breit darüber berichtet. Regierungsrat Ernst Homberger hat als Hauptziel dieses Amtes, eine Gesamtverkehrskonzeption für den Wirtschaftsraum Zürich zu erarbeiten, dargestellt. Nun verlangen Sie offensichtlich konzeptlos – denn sonst würde es kein solches Gesamtverkehrskonzept brauchen –, eine 20-jährige Idee für 400 Mio. Franken umzusetzen. Nach den alten 20-jährigen Zahlen machen Sie einen Lösungsansatz für nur 20% des Verkehrs, nämlich des Durchgangsverkehrs. Für 80% des hausgemachten Ziel- und Quellverkehrs bringen Sie aber keine Lösung. Die neuen Zahlen, die Sie hier zitieren, sind rein quantitative und nicht qualitative Zahlen. Sie wissen nicht, wo diese Leute hinfahren. Sie fahren nach Oberwetzikon, nach Pfäffikon, nach Hinwil ins Einkaufszentrum Jumbo. Die Zahlen können aber nicht voraussagen, ob die Autobahn auch nur einen Teil dieses Verkehrs aufnehmen würde.

Das kann doch nicht der Weisheit letzter Schluss sein. Auch können wir uns drei voll ausgebaute Verkehrsträger schlicht nicht mehr leisten. In der Budgetdebatte kommt immer zum Tragen, dass Wünschbares zu streichen ist. Wir haben eine sehr gut ausgebaute S-Bahn und auf diesem Ast sollten wir weiterarbeiten. Es ist nicht so, dass unsere Seite die betroffene Bevölkerung nicht versteht oder zu Lösungsansätzen keine Hand bieten will. Eine kurzfristige lokale Lösung ist die Untertunnelung von Wetzikon, die die Motion von Barbara Marty verlangt.

Lassen Sie mich nun aber so, wie Sie die 400 Mio. Franken teure Autobahn postulieren, den Horizont ein bisschen erweitern und ein anderes mögliches Szenario etwa bis ins Jahr 2025 darstellen. Erstens lassen wir den Verkehr auf der heutigen Achse und versuchen die örtlichen Probleme lokal auf dieser Achse zu lösen, z. B. mit der Untertunnelung Wetzikon. Daraus ergeben sich zwei Vorteile: Die entscheidenden Gebiete bleiben an der Achse angebunden, und der Strassenquerschnitt wird nicht vergrössert, denn was das zur Folge hat, wissen Sie alle. Zweitens bauen wir mit den verbleibenden 300 Mio. Franken einen Mittelverteiler Oberland. Alle Konzepte betreffend die S-Bahn, von welchen wir noch hören werden, sind systemwidrig. Sie können keine S-Bahn in ein Tram umwandeln. Bauen wir also einen Mittelverteiler Oberland und bieten damit einen Lösungsansatz für die 80% Ziel- und Quellverkehr mit den entsprechenden flankierenden Massnahmen in den Gemeinden. Ich muss Ihnen nicht sagen, dass dies für das Zürcher Oberland keine neuen Konzepte sind. Ich möchte nun aber nicht näher auf diese Geschichte eingehen.

Mit einem solchen Lösungsansatz können wir die Probleme der Einkaufszentren wie Jumbo und Manor auf der «Grünen Wiese» lösen, und wir ermöglichen den kantonalen Zentrumsgebieten, d. h. den kantonalen Entwicklungsgebieten, die wir hier im Rat postuliert haben, wie Uster und Wetzikon, qualitative Entwicklungschancen. Ich muss Ihre Fantasie nicht anregen, wie so etwas aussehen könnte. Von mir aus können Sie auch eine Hochbahn prüfen, da sind wir auch dabei.

In diesem Sinn fehlen mir hier innovative Lösungsansätze, und ich hoffe doch, dass noch ein paar Gedanken an andere Lösungen verschwendet werden. Ich möchte Sie darum inständig bitten, die Motion Kurt Schellenberg abzulehnen und die Motion Barbara Marty zu unterstützen.

Felix Hess (SVP, Mönchaltorf): Herr Aeschbacher, die Attraktivität der Oberlandautobahn als Abkürzung der Nord-Süd-Achse ist jetzt schon eine Tatsache. Der riesige Stau am Autobahnende bei Schmerikon von

gestern Abend hat dies einmal mehr gezeigt. Es ist eben nicht nur ein Problem von Wetzikon, wie Barbara Marty glaubhaft machen will. Es ist ein Problem aller Oberländer Gemeinden. Über 24'000 Fahrzeuge fahren täglich durch die geplagten Ortschaften Aathal und Unterwetzikon. Neben dem internationalen Schleichweg über das Oberland bringen aber auch die Schleichwege im Raum Uster, Mönchaltorf und Gossau mit dem Ziel der Anschlüsse Esslingen, Ottikon und der Forchstrasse eine enorme Verkehrsbelastung. So kann der Flaschenhals Aathal nämlich umfahren werden, vor allem dann, wenn die St. Galler ihre Lücken geschlossen haben. Allein in Mönchaltorf auf der Achse Uster–Esslingen–Stäfa zählen wir heute täglich über 10'000 Fahrzeuge. Die betroffenen Dörfer sind eigentliche Flaschenhälse mit allen Immissionen. Dieser Schleichwegverkehr ist für die Bevölkerung der Gemeinden im Zürcher Oberland eine unzumutbare Belastung. In den Resultaten der Volksabstimmung zu diesem Thema hat sich dies manifestiert.

Es muss etwas geschehen. Wenn wir sagen, dass wir kein Geld hätten und deshalb einfach die Hände in den Schoss legen, passiert rein gar nichts. Die Ausarbeitung des Projekts und der Kreditvorlage für die Schliessung der Oberlandautobahn ist unverzüglich an die Hand zu nehmen. So gewinnen wir Zeit und sind für die Ausführung der Bauarbeiten bereit, sobald die Finanzierung bereitgestellt ist. Einen ersten Lichtblick gibt es bereits. Die Regierung will gemäss ihrem Bericht die erforderlichen Dispositionen zur Realisierung umgehend einleiten, weil sich durch die Annahme der LSVA die finanziellen Rahmenbedingungen geändert haben. Die Oberlandautobahn ist ein Teil der Nord-Süd-Verbindung über den San Bernardino und damit von nationaler, gar internationaler Bedeutung. Wäre es nicht sinnvoll, Herr Baudirektor, wenn die Regierung diese Tatsache aufnehme und den Bundesrat um Beiträge angehen würde? Meines Erachtens sind die Rahmenbedingungen in dieser Hinsicht längst nicht mehr dieselben wie seinerzeit, als die Oberlandautobahn als kantonale Autobahn klassiert wurde.

Zum Schluss bitte ich alle Vertreter der Regionen, welche auch noch Autobahnlücken haben, um Solidarität und um Unterstützung für die Motion Kurt Schellenberg. Die Motion Barbara Marty lehne ich als komplett unrealistisch ab. Die Ideen von Kollegin Barbara Marty tragen rein gar nichts zur Lösung des Problems bei. Im Gegenteil, sie will einmal mehr verwirren, verzögern und verhindern.

Ich beantrage Ihnen die Überweisung der Motion Kurt Schellenberg und die Ablehnung der Motion Barbara Marty.

Astrid Kugler-Biedermann (LdU, Zürich): Es ist richtig, wenn der Regierungsrat die Prioritätenliste für die Organisation von Strassenbauprojekten festlegt. Es ist nicht unsere Aufgabe, den regionalen Streit darüber, wo das Geld für Strassenbauten eingesetzt werden soll, auch noch zu schüren. Der LdU sieht es auch nicht als seine Aufgabe an, den individuellen Strassenverkehr zu fördern, indem wir den Bau von grösseren und breiteren Strassen befürworten. Schon gar nicht wollen wir der Konkurrenz des öffentlichen Verkehrs, eben dem Individualverkehr einen noch grösseren Vorsprung verschaffen. Der Bau dieser Oberlandautobahn hätte nämlich nicht nur ökologische Folgen, sondern vor allem auch finanzielle. Mit der Autobahn schwächen Sie den öffentlichen Verkehr im Oberland, und das wirkt sich unweigerlich auf die Rechnung des ZVV aus. Als Parlamentarier und Parlamentarierinnen können Sie nicht an diesem Argument vorbeigehen. Sie müssen es ernst nehmen.

Wir vom LdU unterstützen aber alle Massnahmen, die in erster Linie lärmmentlastende Effekte haben. Im Oberland könnte man heute schon einiges realisieren, wie z. B. die bessere Anbindung von Buslinien oder bauliche Massnahmen auf der bestehenden Strasse, und dies sofort. Als mittel- oder längerfristige Massnahme können wir den Vorschlag von Barbara Marty unterstützen, da wir ihn sinnvoll finden. Ich verstehe nicht, weshalb die Oberländer auf die Motion Kurt Schellenberg setzen. Sie müssen doch wissen, dass die finanzielle Barriere eine viel grössere ist und sie mit einer Beschwerdeflut rechnen müssen. Mit dem Vorschlag von Barbara Marty kommen wir schneller ans Ziel. Wir könnten dort einen Kompromiss finden. Auch Hansruedi Hartmann hält diesem Vorschlag zugute, dass er lärmmentlastende Auswirkungen haben wird. Das wollen wir hier schliesslich alle.

Wenn Sie Zweifel haben, welcher der beiden Vorschläge der bessere ist, dann empfehle ich Ihnen, beide Motionen abzulehnen. Die LdU-Fraktion lehnt die Motion Kurt Schellenberg in der Mehrheit ab und wird die Motion Barbara Marty unterstützen.

Werner Scherrer (EVP, Uster): Ich gebe Ihnen vorerst meine Interessenbindung bekannt: Als Mitarbeiter in einem Bauingenieurbüro gehöre ich zur Gilde der im Tiefbau Projektierenden. Als Stadtrat von Uster vertrete ich hier lokale Interessen. Kaum jemand bestreitet, dass die Belastung durch den Verkehr im Zürcher Oberland insbesondere in Unterwetzikon enorm ist. Selbst der Regierungsrat bestätigt dies in seiner Stellungnahme und spricht von einem längst fälligen Autobahnanschluss. Doch er macht es sich in seiner Motionsantwort etwas

leicht, indem er sagt, dass im Strassenfonds kein Geld vorhanden ist, weshalb es zu früh sei, eine Planung der Oberlandautobahn überhaupt an die Hand zu nehmen. Zuerst müssten die finanziellen Rahmenbedingungen z. B. durch die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe oder eine Erhöhung der kantonalen Verkehrsabgabe geändert sein, damit die erforderlichen Dispositionen an die Hand genommen werden könnten. Wie gehört vertritt die Mehrheit der EVP-Fraktion auch diese Haltung. Mit diesem Vorgehen kann ich mich persönlich aber überhaupt nicht zufrieden geben. Die Situation im Zürcher Oberland, nicht nur in Wetzikon auch in den umliegenden Dörfern und Städten, ist wegen dem starken und noch immer zunehmenden Strassenverkehr unzumutbar. Selbst in der Stadt Uster, welche von der Autobahn bereits seit gut zehn Jahren umfahren wird, ist als Folge des Schleichverkehrs aus der südöstlich von Uster liegenden Region eine bedeutende zusätzliche Belastung durch den Individualverkehr festzustellen. Mit der Eröffnung des Schnellstrassenabschnitts von Uster nach Jona wird der Verkehr nochmals enorm zunehmen. Es ist bekannt, dass Schwerverkehrsrouten in Richtung Chur/Norditalien im süddeutschen Raum durch das Zürcher Oberland empfohlen werden. Heute verteilt sich das Verkehrsaufkommen sowohl auf das Aathal als auch auf das Kemptthal. Es ist aber ebenso eine Tatsache, dass der Siedlungsdruck im Zürcher Oberland als Folge der Stadtflucht und der attraktiven S-Bahnlinie nach wie vor enorm ist. Dieser kaum regulierbare Bevölkerungszuwachs bringt aber nicht nur Benutzer des öffentlichen Verkehrs, sondern auch Autofahrer, welche das bereits überlastete lokale Strassennetz benutzen wollen. Nicht nur nebenbei bemerkt, stösst die S-Bahn zur «Rush Hour» schon bald an ihre Kapazitätsgrenze, und somit sind Lösungen zur Bewältigung des Individualverkehrs unumgänglich. Zugegeben wird der Verkehr mit einer Schliessung der Autobahnücke nicht weniger, doch er wird dort hingeführt, wo er hingehört, nämlich auf die Schnellstrasse.

In Sachen Finanzierung bin ich mit dem Regierungsrat zwar einverstanden: Wo kein Geld ist, kann auch nicht gebaut werden. Aber ein Aufschub der nächsten notwendigen Schritte kann einfach nicht mehr länger hingenommen werden. Da gibt es einmal die Festlegung der Linieneinführung der zukünftigen Strasse. Der kantonale Richtplan sieht noch zwei Varianten vor, und es ist wirklich an der Zeit, einen Entscheid über die Trasseführung vorzubereiten. In der Folge muss die Projektierung der Strasse zügig an die Hand genommen werden, um die erforderlichen Voraussetzungen für eine spätere Realisierung bereit zu haben. Es wird ohnehin noch viel Zeit vergehen, bis die Finanzierung der Strasse gesichert ist und mit dem Bau begonnen werden kann. Doch diese Zeit darf

nicht weiter ungenutzt bleiben. Die Haltung der Regierung erscheint mir gleich einer Vogel-Strauss-Politik, hinter welcher ich absolut nicht stehen kann.

Ich bitte Sie daher um Überweisung der Motion Kurt Schellenberg.

Nun noch ein paar Sätze zur Motion von Barbara Marty: Der Regierungsrat stellt in seiner Stellungnahme zu dieser Motion richtigerweise fest, dass die von der Motionärin vorgeschlagene Lösung nur eine partielle Lösung eines lokalen Problems darstellt. Es erscheint mir ebenso unsinnig, eine sehr aufwändige Untertunnelung von Unterwetzikon im Bereich der Hauptstrasse vorzunehmen, auf welcher trotzdem der gesamte heutige und zukünftig anfallende Verkehr durchgeschleust werden müsste. Diese Lösung geht auf die regionale Problemstellung nicht ein und erweckt den Anschein eines Ablenkungsmanövers.

Sie verdient keine Unterstützung.

Marie-Therese Büsser-Ber (Grüne, Rüti): Ich möchte vorausschicken, dass mein Fraktionskollege Peter Weber vom Bauen lebt, und es ist deshalb verständlich, dass er als Einzelperson zu diesem Problem eine andere Meinung haben kann.

Wir Grünen im Oberland bemühen uns aber um eine umfassendere Sicht der Dinge, die ich hier als Bezirkspräsidentin vertrete. Die bürgerlichen Oberländer Kantonsräte zeichnen uns heute ein Bild, ob welchem man meinen könnte, dass die Situation in Wetzikon auf dieser Welt einmalig wäre. Der Verkehr in Wetzikon ist zwar gross, doch das ist er auch an vielen anderen Orten. Gründe dafür sind der grosse Siedlungsdruck und falsche Planungen aus früheren Zeiten, Einkaufszentren und Industrien auf der «Grünen Wiese» und viele attraktive Wohnlagen, die vom öffentlichen Verkehr schlecht erschlossen sind. Unterwetzikon ist für den regionalen Verkehr ein wichtiger Knotenpunkt, der wie gesagt 80% ausmacht. Dieser Knotenpunkt ist überlastet, jedoch nur zu den Spitzenzeiten.

Politiker und Verkehrsplaner haben dieses Problem nun aufgegriffen und hochstilisiert. Viele Oberländer Automobilistinnen und Automobilisten haben heute das Gefühl in der am stärksten belasteten Region in Europa zu leben. Mit nüchternem Blick und Unterlagen über Verkehrszählungen kann man aber leicht feststellen, dass es nur schon im Kanton Zürich verschiedenste Orte gibt, die gleich oder noch bedeutend höher belastet sind. Die Verluste im Stau bewegen sich in einer Grössenordnung von max. 15 Minuten. Das Benutzen des privaten Autos ist also für viele noch immer bedeutend attraktiver als jenes des ÖV trotz dieses

Zeitverlustes. Als einzige Möglichkeit, um die Verkehrsprobleme in den Griff zu bekommen, wird eine Umfahrung dargestellt. Dies ist ein völlig veraltetes Konzept, welches seit Jahren angewandt wird, ohne dass die Verkehrsprobleme in irgendeiner Weise grundsätzlich gelöst werden können. Eine Umfahrung bringt allerhöchstens eine punktuelle Entlastung für einige Jahre. Ausserdem wird eine Umfahrung als Lösung versprochen, ohne dass grundlegende Daten z. B. über Verkehrsströme existieren. Alternativen werden abgelehnt, ohne wirkliche Denkarbeit und Diskussion über andere Möglichkeiten.

Ich möchte keine Realisierung solcher veralteter Konzepte, sondern eine angepasste regionale Lösung. Dazu muss zuerst die Datenlage vervollständigt werden. Dann wird man punktuelle Lösungen an besonders belasteten Stellen vornehmen müssen. Diese können verkehrstechnischer Art sein, auch Lärmschutz und Umgestaltung des Strassenraums in Unterwetzikon und im Aathal werden notwendig sein, d. h. Langsamverkehr, Bevorzugung des öffentlichen Verkehrs und Schutz für Radfahrende und zu Fuss Gehende. Die Realisierung raumplanerischer Massnahmen, eine bessere ÖV-Erschliessung und das Parkplatzangebot bei den Einkaufszentren auf der «Grünen Wiese» müssen überprüft werden. Daneben müssen langfristig die richtigen Rahmenbedingungen gesetzt werden mit einer Benzinpreiserhöhung und Kostenwahrheit im Verkehr. Das Übel muss an der Wurzel angepackt werden.

Ich setze mich für diesen schwierigeren, aber nachhaltigen Weg ohne falsche Versprechen ein. Die Lückenschliessung brächte der Region letztlich nur mehr Verkehr durch Öffnen einer Nord/Süd-Transitroute, durch notwendige Zufahrtsstrassen und Erhöhung der Attraktivität des Strassennetzes mindestens bis zum erneuten Erreichen der Kapazitätsgrenze. Auch geht es mir darum, die wunderbare Natur und Landschaft des Zürcher Oberlandes zu erhalten. Sie macht den Reiz unserer Region aus und rechtfertigt damit gewisse Behinderungen im Individualverkehr während Spitzenzeiten. Wer diese kleinen Behinderungen nicht über sich ergehen lassen will, dem stehen immer noch die öffentlichen Verkehrsmittel zur Verfügung.

Gerhard Fischer (EVP, Bäretswil): Hier im Rat mag es vielleicht erstaunen, dass wir uns als EVP-Minderheit für die Motion Kurt Schellenberg einsetzen. Im Oberland ist aber schon seit langem eine grosse Zahl der Bevölkerung für die Lückenschliessung bei der Oberländer Autobahn. In der EVP des Bezirks Hinwil hat ein gewisser Meinungsumschwung stattgefunden – dazu stehe ich –, weil man sich bewusst ist, dass ohne Lückenschliessung die bestehenden Probleme nicht gelöst

werden können. Es kann doch nicht angehen, dass wir schöne, schnelle und gute Autobahnen bauen bis nach Hinwil und Uster, dann aber nicht mehr weitermachen. Manchmal kommt mir dies vor, als stelle man eine Mausefalle auf und lege auf jeder Seite schöne Speckstücke hin, damit die Maus hinkommt und die Falle zuschnappt.

Ich bin der Meinung, dass nun endlich etwas geschehen muss. Wir sind der Überzeugung, dass die Lückenschliessung der Autobahn jetzt die beste Lösung ist. Es wurde bereits darauf hingewiesen, dass ich heute Morgen ein Postulat und eine Anfrage eingereicht habe. Die EVP des Bezirks Hinwil ist der Meinung, dass Massnahmen sofort ergriffen werden müssen, um den Verkehr und den Stau zu mindern und das Problem anzugehen. In meinem Postulat verlange ich einen Bahnhof Süd in Wetzikon. Es ist bekannt, dass die vollbesetzten Busse aus Richtung Süd vor allem zu den Stosszeiten oftmals schon weit vor dem Rotlicht zur Rapperswilerstrasse stecken bleiben. Dem kann abgeholfen werden. Wetzikon besitzt bereits sehr zentral und strategisch gut gelegenes Land beim Bahnhof. Es wäre ein Leichtes eine Busspur zu legen, womit die Busse auf schnellstem Weg ohne Stau den Bahnhof Wetzikon erreichen könnten.

Zudem war die EVP schon immer gegen die Verwirklichung von Einkaufszentren auf der «Grünen Wiese». Diese bestehen nun aber, das Industriegebiet Hinwil ist in weitere Projekte involviert, und es wird in Zukunft weitere Arbeitsplätze geben. Die S14, die bis Hinwil fährt und von Zürich kommend an jeder Station hält, hat in Hinwil lange Aufenthaltszeiten. Sie könnte in der Industrie Hinwil gut einen Zwischenhalt einlegen. Aus diesem Grund frage ich den Regierungsrat an, ob eine Haltestelle Industrie Hinwil möglich wäre.

Wir setzen uns für die Lückenschliessung ein.

Reto Cavegn (FDP, Unterengstringen): Wir diskutieren hier nicht zum erstenmal über eine Region, die darunter leiden muss, dass die Infrastrukturen nicht fertig gestellt sind. Beispiele dafür sind das Säuliamt, Birmensdorf, das Unterland und der Zusammenschluss Kloten. In diesen Regionen passiert etwas, dort wird gebaut. Wenn man sich dort mit der Bevölkerung unterhält, erfährt man meistens, dass die Verzögerung nichts gebracht hat.

Mit der Motion Kurt Schellenberg haben wir es heute in der Hand, dafür zu sorgen, dass auch im Oberland etwas passiert und dass eine unnötige und kontraproduktive Verzögerung verhindert werden kann. Frau Petri, es geht nicht um eine neue Autobahn, sondern nur um eine Lückenschliessung zwischen zwei fertig gestellten Strassen. Der Leidensdruck im Oberland ist hoch und wird mit der Fertigstellung in Schmerikon noch zunehmen. Der Einsatz aller Gemeinden ist bemerkenswert und zeigt, dass die Region hinter dieser Fertigstellung steht. Gemäss Regierungsrat ist die Finanzierung nicht gesichert. Das ist richtig. Doch vier Punkte sprechen für eine Entlastung bei der Finanzierungsproblematik:

1. Die vorschüssige Finanzierung ermöglicht es, Birmensdorf-, Üetlibergtunnel und N4/Säuliamt zu bauen.
2. Irgendwann werden die LSVA-Gelder einmal kommen.
3. Wir haben die Fertigstellung in Kloten, die eine weitere Investition ermöglichen wird.
4. Wir haben die Motorfahrzeugsteuer.

Diese Punkte sprechen dafür, dass die Planung im Zürcher Oberland aufgenommen werden kann. Frau Kugler, die finanziellen Barrieren sind also nicht so hoch wie Sie es gerne hätten. Der Kelch einer Erhöhung der Motorfahrzeugsteuer wird kaum an uns vorübergehen. Genau aus diesem Grund braucht es heute ein Bekenntnis zum Oberland, damit die Bevölkerung sieht und glauben kann, dass die zusätzlichen Gelder für sie eingesetzt werden. Nutzen wir also die Zeit für die Planung und

Projektierung, damit wir bereit sind, wenn es los gehen kann. In diesem Zusammenhang appelliere ich auch an die Gemeinden im Oberland. Ihr Einsatz ist heute wichtig. Doch er wird auch dann wichtig sein, wenn es um die Erhöhung der Motorfahrzeugsteuer geht, denn ein «Waterloo» wie bei den Sonderabgaben – daran war auch das Oberland beteiligt – können wir uns nicht mehr leisten.

Noch ein Wort zur Unterfahrung von Wetzikon: Wir brauchen keine Umfahrung einer einzelnen Gemeinde, sondern eine Gesamtlösung für das Oberland. Das heisst: Wir brauchen die Oberlandautobahn.

Aus diesem Grund stimmen wir Ja zur Motion Kurt Schellenberg und Nein zur Motion Barbara Marty Kälin.

Roland Bachmann (FPS, Horgen): Heute haben wir es wieder einmal zur Genüge gehört: Nur fundamentalistische Anti-Individualverkehrs-Ideologen können gegen die Motion Kurt Schellenberg votieren. Die Notwendigkeit der Umfahrung wurde von den Motionären kompetent und stichhaltig begründet. Wer es immer noch nicht glaubt, der frage doch die Automobilisten und die Anwohner, die jeden Tag unter den unhaltbaren Zuständen zu leiden haben. Ich stamme aus der Region Zimmerberg und bin solidarisch mit dem Zürcher Oberland, denn auch wir kennen genügend chaotische Situationen wie z. B. den Hirzel.

Bitte unterstützen Sie die Motion Kurt Schellenberg und lehnen Sie die Motion Barbara Marty ab. Die Motion Kurt Schellenberg ist die beste Lösung. Die betroffene Bevölkerung wird es Ihnen danken.

Ulrich Isler (FDP, Seuzach): Wir anerkennen Ihr Bemühen, Wetzikon und seine Menschen vom Durchgangsverkehr zu befreien, Frau Marty. Doch auch in Pfäffikon, Fehraltorf und Illnau wohnen Menschen. Diese werden nicht nur am Wochenende durch den Verkehr aus dem schönen Weinland, aus welchem ich komme, und dem nahen süddeutschen Raum in einer Art und Weise belastet, dass es schon beinahe zum Himmel stinkt. Frau Petri, einmal mehr weise ich gemäss Hartmuth Attenhofers früherer Feststellung darauf hin, dass die heutige Abstimmung auf den berühmten vier Gummirädern täglich stattfindet. Der Missstand ist durch Verhinderung nicht aus der Welt zu schaffen. Im Interesse einer sinnvollen, umweltgerechten Lückenschliessung, wie sie Peter Weber erwähnt hat, bleibt uns deshalb nichts anderes übrig, als die Motion von Kurt Schellenberg zu unterstützen und die Motion Barbara Marty Kälin abzulehnen.

Gabriele Petri (Grüne, Zürich): Noch ein kurzes Wort zur Motion von Barbara Marty. Ich hege viel Sympathie für Barbara Marty und auch für die Begründung ihrer Motion. Eigentlich möchte sie für Wetzikon nur das Beste. Leider ist die Forderung ihrer Motion für Wetzikon aber nur das Zweitbeste. Ich bin der Meinung, dass die Variante «Null/Plus» die beste ist. Es braucht keine Autobahn und auch keine kostspielige Untertunnelung von Wetzikon, die sich auf den Autoverkehr mit Sicherheit kapazitätserhöhend auswirken würde. Wenn Barbara Marty in ihrer Begründung das Gegenteil behauptet, so ist dies Wunschdenken. Wenn der Abschnitt Unterwetzikon von all seinen sogenannten natürlichen Hindernissen wie Querverkehr, Bus, Fussgänger etc. befreit wird und im Tunnel reibungslos unterfahren werden kann, gleichzeitig über die Hälfte des Verkehrs aber trotzdem mit Ziel und Quelle Wetzikon unterwegs ist, wird für den Autoverkehr mehr Raum und Kapazität geschaffen. Es sei denn, der oberirdische Strassenabschnitt würde für den Autoverkehr geschlossen, was in Wetzikon politisch nicht sehr wahrscheinlich ist.

Ich bin der Meinung, dass nicht allen Bedürfnissen des Verkehrs nachgekommen werden kann. Nicht für jedes Bedürfnis kann sowohl dem langsameren und dem schnelleren Verkehr Raum und Geld zur Verfügung gestellt werden. Andernfalls müssten viele anderen Strassen in diesem Kanton wie die Badener-, Birmensdorfer-, Rämi- oder Albi- strasse untertunnelt werden. Doch bekanntlich ist dies keine Lösung, und es braucht ganz andere Denkansätze. Es braucht also keine eigene Autobahn im Oberland und keine Untertunnelung in Unterwetzikon. Soviel zum «Null».

Nun aber zum «Plus», zur Aufwertung des Raums Wetzikon: Wetzikon ist ein klassischer Fall für das sogenannte «Berne Modell». Was ist das eigentlich? Wenn früher halb Europa nach Zürich strömte, um den vorbildlichen öffentlichen Verkehr zu studieren, so reist heute die gesamte Schweizer Fachwelt nach Zollikhofen oder Wabern, beides im Kanton Bern. Aus diesem Grund heisst es «Berne Modell». Dieses basiert auf Grundsätzen, die der Berner Regierungsrat definiert hat. Das System geht von der Begrenztheit des Strassenraumes aus. Die Grundphilosophie ist «Koexistenz statt Dominanz im Verkehr», herausgegeben vom Tiefbauamt des Kantons Bern. Dort ist man sich offenbar bewusst, dass nur eine angebotsorientierte Verkehrslösung, welche die Anliegen des Menschen, der Siedlung und der Umwelt gleichwertig miteinbezieht, auch wirklich den Namen Lösung verdient. Im Kanton Bern ist man bemüht, die Dominanz des Strassenverkehrs deutlich zu verringern, dies z. B. entlang stark befahrener Strassen wie der Seftigenstrasse in

Wabern, auf welcher heute täglich ebenfalls mindestens 20'000 Fahrzeuge passieren. Auch dort wurden während 30 Jahren alle Umfahrungs- und Untertunnelungsvarianten propagiert und diskutiert. Schliesslich wurde durch gezielte verkehrstechnische, bauliche und gestalterische Massnahmen und Umgestaltung dieser Strasse versucht, die Verträglichkeit des Strassenverkehrs wieder herzustellen. Es funktioniert, alle gehen dieses Konzept anschauen. Wahrscheinlich waren Ihre Fachleute, Herr Regierungsrat Hofmann, auch schon dort. Die Koexistenz im Strassenverkehr führt nicht nur zu mehr Lebensqualität – dort kann man sich auf dem Trottoir aufhalten und miteinander sprechen – und zu einer besseren Verkehrssicherheit – das Tempo für den Strassenverkehr ist tiefer, aber stetig – sondern auch zu weniger Lärm und Schadstoffbelastung. Sie führt vor allem zu verbesserten Voraussetzungen für die Gewerbebetriebe und die Geschäfte. Dies alles im Kanton Bern, wo ein beseelter Kantonsingenieur wie Fritz Kobi mit der Laterne in der Hand vorausgeht.

Dies ist ein neuer Weg für die Gestaltung des Strassenraums und eine einigermaßen erträgliche Abwicklung des bestehenden Verkehrs, ohne dabei neuen zu produzieren. Aus diesem Grund wäre ich froh, wenn man wenigstens auf unserer Seite vom Mythos Unterfahrunge und Untertunnelung langsam aber stetig wegstösse. Solche Forderungen können Sie getrost der anderen Seite überlassen, die mit einer nachfrageorientierten Denkweise seit 30 oder 40 Jahren nur eines produziert, nämlich mehr Verkehr. (Die Redezeit ist abgelaufen).

Barbara Marty Kälin (SP, Gossau): Wenn Sie schon 400 Mio. Franken ausgeben wollen, dann meine ich, könnten Sie sich diese auch ein bisschen verdienen. Ich will nicht verhindern, Herr Isler, und auch nicht verzögern, Herr Hess, sondern beschleunigen. Die Autobahn hat gemäss Richtplan einen Zeithorizont bis 2025. Das ist beinahe eine Generation. Ich ändere den Richtplan nicht, die Autobahn kann dort bleiben wie ein Seetunnel in Zürich zusammen mit 34 anderen Umfahrungen. Ein Kurztunnel hingegen kann bis im Jahr 2005 zur Eröffnung vom Teilstück Schmerikon fertig sein, wenn man dies tatsächlich will. Der grossräumige Verkehr gehört in Gottes Namen auf das dafür erstellte benzinanzollfinanzierte Nationalstrassennetz, Herr Scherrer. Es ist nicht Aufgabe der Kantone, eine Autobahn zu bauen. Ich meine auch, dass die Autobahn für den Regionalverkehr nichts taugt und der Verkehr insgesamt auf den historischen Achsen bleiben muss. Eine Verlegung der Strasse ins Grüne bedingt neue Querverbindungen und damit mehr Verkehr. Ich zitiere einen Satz aus der Erfolgskontrolle des

Luftprogramms: «Die überproportional grosse Verkehrszunahme auf den Autobahnen und den übrigen Hochleistungsstrassen ist im Wesentlichen auf die Schliessung von Lücken im zürcherischen Nationalstrassennetz zurückzuführen, wodurch die Attraktivität für den grossräumigen Transitverkehr zugenommen hat.

Ich habe Sie gebeten, wenn schon, dann wenigstens beide Motionen zu überweisen, weil dann beide Lösungen mit dem Verkehrsmodell ausgerechnet und aufgezeigt werden und von beiden eine Kosten/Nutzen-Analyse vorliegt. Wenn Sie nur die Motion Kurt Schellenberg überweisen, setzen Sie sich dem Verdacht aus, die sachgerechte Gegenüberstellung verhindern zu wollen, weil sie genau wissen, dass das 400 Mio. Franken teure Luxusmodell aus den 60er-Jahren den heutigen Rahmenbedingungen nicht mehr entspricht. Sie setzen sich ebenfalls dem Verdacht aus, nicht zu wissen, wofür das Millionen teure Verkehrsmodell des Kantons Zürich gut sein soll. Sie setzen sich dem Verdacht aus, nicht auf Grund von Fakten entscheiden zu wollen, weil das Nachbeten gängiger Glaubenssätze halt bequemer ist, und sie setzen sich dem Verdacht aus, die Anordnungen des Bundes missachten zu wollen. Das Schlimmste von alledem ist aber, dass Sie aufs Klügerwerden verzichten.

In diesem Sinn bitte ich Sie, unsere Motion ebenfalls an den Regierungsrat zu überweisen.

Hans-Jacob Heitz (Liberale, Winterthur): Ich glaube, dass die dringlichen Bedürfnisse ausgewiesen sind. Nun haben wir eine Motion dort drüben und eine Motion dort oben. Was hat nun stattgefunden? – Das bekannte politische «Schwarz-Petri-Spiel», hin und her und gegeneinander, statt lösungsorientiert. Ich rufe Barbara Marty daher auf, ihre Motion, die wahrscheinlich keine Chancen hat, in ein Postulat umzuwandeln, damit es im Fall einer flankierenden Lösung zur anderen Grundsatzlösung zumindest auf dem Tisch wäre. Insofern hätte ihr Vorstoss einen gewissen Sinn. Da sie die andere Motion aber ablehnt, macht dies aus ihrer Optik offenbar auch keinen Sinn mehr.

Bruno Zuppiger (SVP, Hinwil): «Gouverner c'est prévoir», so lautete der Leitsatz, als der Kanton Zürich vor Jahrzehnten beschlossen hat, beim Zusammenschluss der N1 mit der N3 die Stadt Zürich zu umfahren und stattdessen durch das obere Glattal und das Zürcher Oberland eine Umfahrungsstrasse zu planen und zu realisieren. Dieses Teilstück wurde beinahe fertig gestellt, aber eben nur beinahe. Heute besteht noch eine Lücke, die das Oberland sehr schmerzlich trifft. Eine Lücke, die

auch den Wirtschafts- und Lebensraum stark beeinträchtigt. Ich glaube, mit der Festlegung der Linienführung im kantonalen Richtplan haben wir jetzt die notwendigen Voraussetzungen geschaffen, dass die Drumlin-Schutzgebiete möglichst umwelt- und naturschonend umfahren werden können. Wir halten nicht viel von sogenannten Scheingefechten zur Verhinderung der Lückenschliessung im Zürcher Oberland, wie sie die Motion Barbara Marty oder die Gründung von Organisationen wie «Lebenswerter Lebensraum Zürcher Oberland» und andere Arten der «Pflasterlipolitik» führen. Hier handelt es sich nämlich samt und sonders um Alibiübungen und um eine verkappte Verhinderung dieser Lückenschliessung. Tatsache ist doch, dass jene Kreise den Privatverkehr zum Kollaps bringen wollen. Offenbar kümmert es die linke und grüne Seite nicht viel, dass die Verkehrsprobleme im Zürcher Oberland einen Leidensdruck unter der Bevölkerung erwirken, der nicht mehr verantwortbar ist, und dass der Wirtschaftsraum Zürcher Oberland mit seinen unzähligen Arbeits- und Ausbildungsplätzen wesentlich beeinträchtigt wird. Das ist ihnen egal. Wir, das heisst die rechte Ratsseite, wollen diese unzumutbaren Zustände jetzt endlich beheben. Wir wollen der Bevölkerung, der Wirtschaft und dem Gewerbe im Zürcher Oberland eine Aussicht geben, die nicht bis zum Jahr 2025 dauert, sondern die möglicherweise im nächsten Jahrzehnt zu einer Verbesserung führt kann. Daher unterstützen alle verantwortungsbewussten Zürcher Oberländer in diesem Rat die Motion Kurt Schellenberg und lehnen die Motion Barbara Marty ab.

Ich bitte Sie, dies auch zu tun.

Regierungsrat Hans Hofmann: Die Fakten liegen auf dem Tisch, und die Meinungen sind, denke ich, auch gemacht. Aus diesem Grund kann ich mein 25-minütiges Plädoyer etwas abkürzen!

Wenn der Regierungsrat die Motion von Kurt Schellenberg und Mitunterzeichnenden ablehnt, so tut er dies nicht aus materiellen – das möchte ich betonen –, sondern aus rein finanzpolitischen Gründen. Das Zürcher Volk hat im Herbst 1995 für eine befristete Erhöhung der Verkehrsabgaben zur Lückenschliessung der Autobahnen abgestimmt. Unter diesen Lückenschliessungen war auch jene der Oberlandautobahn enthalten. Diese Vorlage wurde übrigens auch im Zürcher Oberland abgelehnt. Der Autobahnzusammenschluss musste deshalb, so wünschenswert und wichtig er auch ist, zurückgestellt werden, und die Planung konnte nicht an die Hand genommen werden. Der Regierungsrat und insbesondere der Baudirektor würden gerne an der Oberlandautobahn bauen. Wenn die Erhöhung der Verkehrsabgaben damals beim Volk durchgekommen wäre, wären wir heute vielleicht schon im Bau. Das Projekt wäre jedenfalls abgeschlossen und die öffentliche Planaufgabe schon lange vorbei. Die Gerichte könnten sich heute mit diesem Projekt bereits beschäftigen.

Mit der LSVA hat sich die Situation etwas entschärft, das ist richtig. In der Antwort des Regierungsrates, die kurz, aber sehr präzise ist, heisst es: «Die finanziellen Rahmenbedingungen können sich bei einer Annahme der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe und der geplanten kantonalen Vorlage für eine Erhöhung der Verkehrsabgaben ändern.» Es heisst nicht «oder», sondern «und». Es braucht also nicht nur die LSVA, sondern auch die Erhöhung der Verkehrsabgaben. Nur mit der LSVA allein ist die Oberlandautobahn überhaupt nicht gesichert. Der Regierungsrat hatte eine Vorlage für die Erhöhung der Verkehrsabgaben auf dem Tisch. Und heute wäre diese bereits bei Ihnen in Beratung, wenn die LSVA abgelehnt worden wäre. Politisch wäre es jedoch unklug gewesen, gleich nach der LSVA-Abstimmung mit einer Vorlage für die Erhöhung der kantonalen Verkehrsabgaben zu kommen. Wir müssen nun die Finanzpläne genau anpassen, schauen, was die LSVA bringt und wie wir sie verwenden wollen. Was für eine gesunde und langfristige Strassenfinanzierung noch fehlt, ist die Erhöhung der Verkehrsabgabe. Die Bau- und die Polizeidirektion haben den Auftrag, in diesem Sommer eine Vorlage zur Erhöhung der Verkehrsabgabe zu bringen. Sie werden diese schon bald erhalten. Dann schlägt die Stunde der Wahrheit. Sollte diese Verkehrsabgabenerhöhung tatsächlich auch – in einer leider absehbaren Volksabstimmung –

durchkommen, dann hat Kurt Schellenberg mit seiner Motion tatsächlich visionäre oder hellseherische Fähigkeiten gehabt.

Sollte die Erhöhung der Verkehrsabgabe in diesem Jahr wieder scheitern, bleibt die Lückenschliessung im Oberland – das muss ich mit aller Deutlichkeit sagen – mindestens für die nächsten 15 Jahre nicht finanzierbar, und die Planung müsste eingestellt werden. Denn man baut eine Strasse 15 Jahre später nicht so, wie man sie 15 Jahre zuvor geplant hat. In dieser Zeit hat sich zu vieles verändert. Das sind die Gründe, weshalb der Regierungsrat die Motion Schellenberg ablehnt. Wir möchten hier lieber die Taube in der Hand halten als den Spatz auf dem Dach.

Die Motion Barbara Marty lehnen wir aus materiellen Gründen ab, da sie nur das Problem von Wetzikon löst, und dies erst noch unzweckmässig und viel zu teuer. Die im Richtplan enthaltene Variante der Oberlandautobahn bei Wetzikon enthält südöstlich und nordwestlich von Wetzikon einen Autobahnanschluss – Sie erinnern sich an die damalige Variante «Mitte/Plus», die Sie in den Richtplan aufgenommen haben –, d. h. also auf beiden Seiten. Sollte es aus finanziellen Gründen nötig sein, diesen Autobahnzusammenschluss zu etappieren, wäre es möglich, in einer ersten Etappe nur die beiden Autobahnanschlüsse hinter und vor Wetzikon zusammenzuschliessen. Dies wäre wesentlich schneller und vor allem viel kostengünstiger als der teure Tunnel und würde die künftige Lückenschliessung nicht verbauen. Aus diesem Grund bitte ich Sie, die Motion von Barbara Marty abzulehnen.

Abstimmung zur Motion Kurt Schellenberg

Der Kantonsrat beschliesst mit 95 : 55 Stimmen, die Motion an den Regierungsrat zu überweisen.

Abstimmung zur Motion Barbara Marty Kälin

Der Kantonsrat lehnt die Motion mit 105 : 37 Stimmen ab.

Die beiden Geschäfte sind erledigt.

Verschiedenes

Ratspräsident Kurt Schellenberg: Die Geschäfte 6 und 7, welche wir vorgezogen haben, konnten wir heute leider nicht behandeln. Der früheste Termin zur Beratung dieser beiden Geschäfte ist der 15. Februar 1999. Gleichzeitig möchte ich Ihnen noch mitteilen, dass am 22. Februar in Folge der Sportwochen keine Ratssitzung stattfindet.

Neu eingereichte parlamentarische Vorstösse

- **Stimm- und Wahlrecht für Ausländerinnen und Ausländer in Schulangelegenheiten**
Parlamentarische Initiative *Anjuska Weil-Goldstein (FraP!, Zürich)*
- **Realisation eines Busbahnhofes-Süd in Wetzikon**
Postulat *Gerhard Fischer (EVP, Bäretswil)*
- **Entwicklung von Flughafen und Flugsicherheit**
Anfrage *Ulrich E. Gut (FDP, Küsnacht)*
- **Kompetenzen des Erziehungsrates**
Anfrage *Willy Spieler (SP, Küsnacht)* und *Liselotte Illi (SP, Bassersdorf)*
- **S-Bahn-Station im Industrie- und Einkaufsquartier Hinwil**
Anfrage *Gerhard Fischer (EVP, Bäretswil)*

Rückzüge

- **Job-sharing beim Kanton und in den Gemeinden**
Einzelinitiative *Elsbeth Leschke, Zürich, KR-Nr. 319/1996*
- **Anlauf- und Vermittlungsstelle für Sozialhilfeempfänger**
Einzelinitiative *Markus Grass, Zürich, KR-Nr. 5/1999*

Schluss der Sitzung: 12.25 Uhr

Zürich, den 18. Januar 1999

Die Protokollführerin:
Irene Läubli

Vom Büro des Kantonsrates in seiner Sitzung vom 18. März 1999 genehmigt.