



## 14. Sitzung, Montag, 15. September 2003, 8.15 Uhr

Vorsitz: *Ernst Stocker-Rusterholz (SVP, Wädenswil),*

*Hans Peter Frei (SVP, Embrach)*

### Verhandlungsgegenstände

#### 1. Mitteilungen

– Antworten auf Anfragen

- *Impfprogramm an der Hautklinik*  
*KR-Nr. 155/2003* ..... Seite 1024
- *Impftherapie und Hautkrebs*  
*KR-Nr. 156/2003* ..... Seite 1024
- *Kontrolle und Durchsetzung des Arbeitsgesetzes*  
*bei Sonntagsverkauf*  
*KR-Nr. 169/2003* ..... Seite 1029
- *Tierversuche mit Primaten an der Universität*  
*Zürich*  
*KR-Nr. 170/2003* ..... Seite 1032
- *«Scheininvalidität» und interinstitutionelle Zu-*  
*sammenarbeit (IIZ)*  
*KR-Nr. 172/2003* ..... Seite 1036
- *Zukunft der Unique*  
*KR-Nr. 173/2003* ..... Seite 1040
- *Informationsveranstaltung Schweiz–Deutschland*  
*zum Entsorgungsnachweis für hochaktive Abfälle*  
*KR-Nr. 174/2003* ..... Seite 1043
- *Höchstgeschwindigkeit und bauliche Massnah-*  
*men auf Staatsstrassen, im Besonderen der*  
*Überlandstrasse in Dübendorf*  
*KR-Nr. 176/2003* ..... Seite 1049
- *Umfassende Bildung in der Volksschule*  
*KR-Nr. 195/2003* ..... Seite 1052

- *Aufnahmekontingente der Gemeinden im Asylwesen*  
KR-Nr. 196/2003 ..... Seite 1056

- Zuweisung von neuen Vorlagen ..... Seite 1058
- Dokumentation im Sekretariat des Rathauses
  - *Protokollauflage* ..... Seite 1058

## **2. Tatbeweis gegen Südanflüge durch Verzicht auf Instrumentenlandesystem auf Piste 34 (ILS)**

- Postulat Martin Bäumle (Grüne, Dübendorf), Barbara Hunziker Wanner (Grüne, Zürich) und Thomas Weibel (Grüne, Horgen) vom 8. September 2003  
KR-Nr. 263/2003, Antrag auf Dringlichkeit ..... Seite 1060

## **3. Gesetz über den Beitritt zur revidierten Interkantonalen Vereinbarung über das öffentliche Beschaffungswesen vom 15. März 2001**

- Antrag der Redaktionskommission vom 29. August 2003 **4036b**..... Seite 1072

## **4. Seetunnel, Umfahrung Zürich** (*Reduzierte Debatte*)

- Bericht und Antrag des Regierungsrates vom 5. März 2003 zur Motion KR-Nr. 267/1999 und geänderter Antrag der KEVU vom 13. Mai 2003 **4058a**..... Seite 1073

## **5. Äussere Nordumfahrung Zürich**

- Ergänzungsbericht des Regierungsrates vom 11. Dezember 2002 und geänderter Antrag der KPB vom 8. April 2003 **3893d**..... Seite 1082

## **6. Vorzug der 1. Röhre** (*Sihltiefstrasse*) (*Reduzierte Debatte*)

- Bericht und Antrag des Regierungsrates vom 2. April 2003 zum Postulat KR-Nr. 192/2000 und gleich lautender Antrag der KPB vom 1. Juli 2003 **4063** ..... Seite 1102

## 7. Genehmigung einer Änderung der Allgemeinen Bauverordnung

Antrag des Regierungsrates vom 14. Mai 2003 und  
geänderter Antrag der KPB vom 1. Juli 2003 **4078a** ..... Seite 1108

### Verschiedenes

- Kantonsrat-Jassmeisterschaft ..... Seite 1059
- Internationales Parlamentarier-Fussballturnier ..... Seite 1059
- Schützenkönig des Knabenschiessens 2003 ..... Seite 1110
- Neu eingereichte parlamentarische Vorstösse ..... Seite 1117

### Geschäftsordnung

*Daniel Vischer (Grüne, Zürich):* Ich stelle Ihnen den Antrag,

*das Traktandum 4 – Seetunnel –, eine nicht ganz unwichtige Vorlage, in freier Debatte zu erörtern.*

Ich glaube, es macht Sinn, dass Fragen, die doch von einer gewissen Bedeutung sind, nicht einfach durch interne Entscheide einer Kommission gewissermassen nur in Insiderkreisen diskutiert werden. Deswegen wäre es ein gutes Omen, dies in freier Debatte zu erörtern.

### *Abstimmung*

**Für den Antrag von Daniel Vischer, Traktandum 4 in freier Debatte zu behandeln, stimmen 44 Ratsmitglieder. Damit ist das Quorum von 45 Stimmen nicht erreicht.** Traktandum 4 wird in Reduzierter Debatte behandelt.

*Ratspräsident Ernst Stocker:* Das Wort wird weiter nicht verlangt. Die Traktandenliste ist in der vorliegenden Form genehmigt.

Ich möchte noch eine Bemerkung zu Traktandum 2 machen. Hier hat sich wirklich der Druckfehlerteufel eingeschlichen und erbarmungslos zugeschlagen. Ich möchte mich entschuldigen.

## 1. Mitteilungen

### *Antworten auf Anfragen*

#### *Impfprogramm an der Hautklinik*

*KR-Nr. 155/2003*

*Ruth Gurny (SP, Maur) und Ueli Annen (SP, Illnau-Effretikon) haben am 2. Juni 2003 folgende Anfrage eingereicht:*

Im Zusammenhang mit den Vorgängen an der Dermatologischen Klinik des Universitätsspitals bitten wir die Regierung um Beantwortung folgender Fragen:

1. Wie beurteilt die Regierung die Einsichts- und Kontrollmöglichkeiten der Ethikkommission in Forschungsprojekte der Medizinischen Fakultät?
2. Wie beurteilt die Regierung die Kontroll- und Steuerungsmöglichkeiten des Universitätsrates betreffend ethisch und politisch verantwortbare Forschung an der Universität? Welche Folgerungen zieht er daraus?
3. Welche Möglichkeiten sieht der Regierungsrat, um zu verhindern, dass wissenschaftliche Forschung an der Universität finanziert wird unter Ausnutzung der subjektiven Notlage von Patientinnen und Patienten?
4. Es liegen widersprüchliche Aussagen seitens Swissmedic und der Kantonalen Ethikkommission betreffend Zuständigkeiten und Verantwortlichkeiten vor. Wie beurteilt der Regierungsrat die Situation? Welche Folgerungen drängen sich seiner Ansicht nach auf?

#### *Impftherapie und Hautkrebs*

*KR-Nr. 156/2003*

*Erika Ziltener (SP, Zürich) und Käthi Furrer (SP, Dachsen) haben am 2. Juni 2003 folgende Anfrage eingereicht:*

Dieser Tage sind Informationen über gewisse Vorkommnisse an die Öffentlichkeit gelangt, welche das Ansehen der Dermatologischen Klinik des Universitätsspitals in arge Bedrängnis bringen. Eine Impfstudie und damit im Zusammenhang die Behandlung von an Hautkrebs er-

kranken Menschen stösst auch in Fachkreisen auf massive Kritik. Die Bevölkerung ist verunsichert.

Wir bitten daher den Regierungsrat, folgende Fragen zu beantworten:

1. Sind bei den in der Dermatologischen Klinik vorgefallenen Ereignissen Menschen zu Schaden gekommen? Ist allenfalls mit Langzeitschäden zu rechnen, und wie werden diese erhoben? Wer hätte für solche Schäden aufzukommen?
2. Seit wann ist dem Regierungsrat oder der zuständigen Direktion bekannt, dass an der Dermatologischen Klinik eine in Fachkreisen umstrittene Studie erarbeitet und eine entsprechende Therapie angewendet wird? Wann wurde auf frühzeitige Kritik wie reagiert?
3. Welches ist die Rolle der Ethikkommission in diesen Vorkommnissen? Warum hat sie oder ihre Unterkommission Spezialethik die Anwendung von Substanzen erlaubt, die in der Humanmedizin nicht zugelassen sind?
4. Werden auch in weiteren Forschungs- und Entwicklungsarbeiten des Universitätsspitals Therapien und Studien vorangetrieben, bei denen Menschen mit medizinisch nicht zugelassenen Substanzen behandelt werden?
5. Wie hoch veranschlagt der Regierungsrat das Ausmass des materiellen wie ruhmässigen Schadens, den diese Vorfälle dem Forschungsstandort Zürich und der Universität zufügen?
6. Ist der Regierungsrat bereit, diesen veritablen Medizinskandal schnellstmöglich aufzudecken, die Bevölkerung umfassend zu informieren und alles daranzusetzen, dass es nicht zu einer Wiederholung kommt? Wie wird er das konkret tun?

Die Antwort des *Regierungsrates* auf die beiden Anfragen lautet auf Antrag der Bildungsdirektion wie folgt:

Das in Frage stehende Impftherapieprogramm (nachfolgend Studie 114) wurde am 1. März 1996 von der zu jener Zeit zuständigen Ethischen Kommission Spezialfächer einstimmig als Pilotprojekt genehmigt. Die Kantonale Ethik-Kommission (KEK) und ihre Spezialisierten Unterkommissionen für Spezialfächer (SPUK) bestanden noch nicht; sie wurden auf 1. April 1998 eingesetzt.

Im Mai 2000 befasste sich die SPUK mit dem Änderungsantrag der Projektleitung der Studie 114, die Impfung in randomisierter Form (d.h.

gemäss Zufallsprinzip) mit einer etablierten Chemotherapie zu vergleichen, und zwar in Form einer Multizenterstudie. Nach Anhörung eines Experten genehmigte die zuständige SPUK den Änderungsantrag. Dieser Entscheid wurde am 19. Juni 2000 auch von der KEK gutgeheissen. Nach damals geltendem Recht musste die Studie 114 der Interkantonalen Kontrollstelle für Heilmittel – der Vorgängerorganisation des Schweizerischen Heilmittelinstituts (Swissmedic) – nicht gemeldet werden.

Gemäss geltendem Recht kommen im Zusammenhang mit der Studie 114 sowohl der KEK/SPUK als auch dem Bundesamt für Gesundheit (BAG) Kompetenzen zu.

Gemäss dem Bundesgesetz über Arzneimittel und Medizinprodukte vom 15. Dezember 2000 (Heilmittelgesetz, HMG, SR 812.21) sind KEK/SPUK und Swissmedic für die Bewilligung und Kontrolle von klinischen Studien zuständig, welche Wirkstoffe im Sinne des HMG (Arzneimittel und Medizinprodukte) testen. Die genannten Behörden können die Zustimmung zu einem medizinischen Forschungsprojekt mit Bedingungen sowie Auflagen verbinden und nötigenfalls den Abbruch des Vorhabens anordnen. Die für Bewilligungen zur Durchführung von klinischen Studien verantwortlichen Instanzen erhalten sämtliche Unterlagen, um eine Beurteilung unter allen bedeutsamen Gesichtspunkten vorzunehmen. Laut Art. 2 der Verordnung über klinische Versuche mit Heilmitteln vom 17. Oktober 2001 (SR 812.214.2) erstreckt sich der Geltungsbereich des HMG allerdings nicht auf klinische Versuche mit «vitalen Organen, Geweben oder Zellen menschlichen oder tierischen Ursprungs einschliesslich der Exvivo-Gentherapie». Da in der Studie 114 lebende Zellen injiziert werden, ist das HMG nicht massgebend, womit auch der Swissmedic, die sich auf Art. 68 ff. HMG stützt, keine Kompetenzen zukommen. Mit Schreiben vom 4. Juni 2003 hat denn der Direktor der Swissmedic auch erklärt, das Institut sei im vorliegenden Fall nicht zuständig.

Damit sind allein der Bundesbeschluss über die Kontrolle von Transplantaten vom 22. März 1996 (SR 818.111) und die Verordnung über die Kontrolle von Transplantaten vom 26. Juni 1996 (SR 818.111.3) anwendbar. Denn das Verwenden lebender Zellen ist ein «Umgang mit Transplantaten» im Sinn des erwähnten Bundesbeschlusses. Zuständig für dessen Vollzug sind BAG und KEK. Sie kontrollieren, ob die Vorschriften des Beschlusses und die darauf abgestützten Verordnungen

eingehalten werden. Das BAG betreibt zu diesem Zweck ein Inspektorat (Art. 21 des Beschlusses). Nach Absprache mit den kantonalen Instanzen hat das BAG eine Inspektion im Hinblick auf die Einhaltung der Leitlinie der Guten Klinischen Praxis der Internationalen Harmonisierungskonferenz durchgeführt. Erst der Inspektionsbericht wird zusammen mit weiteren Abklärungen aufzeigen, ob aus rechtlicher Sicht Beanstandungen anzubringen sind und welche konkreten Massnahmen allenfalls getroffen werden müssen. Zusammenfassend ergibt sich, dass die heutigen gesetzlichen Einsichts- und Kontrollmechanismen sachgerecht sind.

Die Anwendung von Substanzen, die in der Humanmedizin nicht zugelassen sind, liegt im Wesen der experimentellen medizinischen Forschung. Hier geht es gerade darum, in klinischen Versuchen, die strengen Vorschriften unterworfen sind, Wirkstoffe zu testen, welche noch nicht für die (kommerzielle) Verwendung in der Humanmedizin zugelassen sind. Dabei wird geprüft, ob eine Substanz hinsichtlich Heilungseffekt und Nebenwirkungen die nötigen Eigenschaften aufweist, um von den zuständigen Behörden eine Zulassung für eine spätere Verwendung im medizinischen Alltag erlangen zu können. Konsequenterweise ist in Art 9 Abs. 2 lit. d HMG auch festgehalten, dass Arzneimittel für klinische Versuche keine Zulassung brauchen.

Zum allgemeinen Auftrag der Universität gehört es, «Vorkehrungen zur Sicherstellung der ethischen Verantwortung der Wissenschaft» zu treffen, da «die ethische Beurteilung der eingesetzten Mittel sowie der möglichen Folgen für Mensch und Umwelt» zur wissenschaftlichen Arbeit gehören (§ 3 Abs. 2 und 3 des Universitätsgesetzes, LS 415.11). Zu diesem Zweck besteht laut § 66 der Universitätsordnung (LS 415.111) eine Ethikkommission – die im Gegensatz zur KEK keine Entscheidungskompetenzen hat –, welche die Angehörigen der Universität bei der Wahrnehmung ethischer Verantwortung in Forschung, Lehre und Dienstleistungen unterstützt. Der Universitätsrat ist für die strategische Ausrichtung der Institution zuständig, während die Steuerung und Kontrolle einzelner Forschungsvorhaben als operative Tätigkeit dem verantwortlichen Studienleiter obliegen.

Der KEK und der Gesundheitsdirektion sind keine gesetzlichen Bestimmungen bekannt, wonach es prinzipiell untersagt wäre, Patientinnen oder Patienten, die an einer Studie teilnehmen, die entstehenden Kosten zu verrechnen. Studien wie die vorliegende werden generell von den

Krankenversicherern jedenfalls nicht aus der obligatorischen Grundversicherung gemäss Krankenversicherungsgesetz (KVG, SR 832.10) bezahlt – ausser es liege vom Bundesamt für Sozialversicherungen eine Sonderberechtigung zur Verrechnung gemäss Krankenpflegeleistungsverordnung (KLV, SR 832.112.31) vor –, weil die zu testenden Heilmittel bzw. Behandlungsmethoden noch nicht in den Leistungskatalog aufgenommen worden sind. Allerdings sind diejenigen Behandlungselemente aus der Krankenversicherung zu vergüten, die auch ohne Einschluss in einen klinischen Versuch für eine Behandlung erforderlich wären und Pflichtleistungen nach dem Krankenversicherungsgesetz darstellen. Ob auch jene Behandlungsmethoden oder Heilmittel den Patientinnen oder Patienten in Rechnung gestellt werden dürfen, die noch im Versuchsstadium stehen, ist noch nicht restlos geklärt. Weder die schweizerische Heilmittelgesetzgebung noch die Richtlinien für Forschungsuntersuchungen am Menschen der Schweizerischen Akademie der Medizinischen Wissenschaften, noch die Leitlinie der Guten Klinischen Praxis der Internationalen Harmonisierungskonferenz nehmen dazu ausdrücklich Stellung. Allerdings halten KEK/SPUK in der Bewilligungserteilung in der Regel aus ethischen Gründen die Unentgeltlichkeit der Teilnahme an klinischen Versuchen als Auflage fest. Bei der Studie 114 sind solche Auflagen nicht gemacht worden, weil sich die Studie nicht zu der Kostenpflicht geäussert hat und die KEK/SPUK von der Unentgeltlichkeit an der Studienteilnahme ausgegangen sind. Die KEK/SPUK haben dies zum Anlass genommen, in ihre interne Richtlinie die Notwendigkeit der Beantwortung nach der Frage der Unentgeltlichkeit bzw. Kostenpflicht in die jeweilige Entscheidmitteilung aufzunehmen. Vorliegend sind ausländischen und teilweise auch schweizerischen Patientinnen und Patienten neben den kassenpflichtigen Kosten für zugelassene Wirkstoffe bzw. Behandlungsmethoden auch studienspezifische Leistungen und Arzthonorare für gewisse meist ausserhalb der Dermatologischen Klinik im Courant normal erbrachte und abgerechnete Leistungen verrechnet worden. Da einerseits das geltende Recht die Verrechnung von studienspezifischen Leistungen nicht grundsätzlich ausschliesst und andererseits die Spitäler gehalten sind, Möglichkeiten zur Erschliessung von Finanzmitteln zu prüfen, ist – unter Berücksichtigung der massgebenden ethischen Grundsätze – der Finanzierungsmodus vor Studienbeginn von den zuständigen Instanzen klar festzulegen. Im Lichte der aus der Aufarbeitung des vorliegenden Falls gewonnenen Erkenntnis wird festzuschreiben sein, welche medi-



zinischen Leistungen im Rahmen eines klinischen Versuches nach welchen Tarifen und Abrechnungsmodalitäten in Rechnung gestellt werden dürfen.

Die Vorsteherin der Gesundheitsdirektion hat im Februar 2003 in ihrer Eigenschaft als Mitglied des Universitätsrats von Problemen im Umfeld der Studie 114 erfahren, kurz nachdem diese am 17. Februar 2003 vom Direktor der Klinik für Dermatologie auf Grund interner Vorwürfe gegen die Studienleitung gestoppt worden war. Die Vorwürfe waren dem Direktor der Klinik für Dermatologie mit Schreiben vom 22. Januar 2003 zugetragen worden. Die Gesundheitsdirektion hat sodann Untersuchungen über die Vorkommnisse in ihrem Bereich aufgenommen, wobei sich ihre Zuständigkeit grundsätzlich auf Patientinnen und Patienten ausserhalb der Studie sowie auf die Rechnungstellung bezieht. Die Direktion des Universitätsspitals Zürich hat die Betroffenen aufgefordert, alle Akten bereitzustellen. Parallel dazu hat die Universitätsleitung mit Schreiben vom 28. Februar 2003 eine erste Expertise veranlasst, nach deren Vorliegen die Sistierung der Studie 114 bestätigt und die zuständigen Behörden informiert.

Nach bisherigen Erkenntnissen hat die Impfstudie in keinem Fall zu einem gesundheitlichen Schaden geführt. Auch Langzeitschäden sind nicht zu erwarten, da eine Impfstherapie der vorliegenden Art von fachärztlichen Kreisen als gesundheitlich unbedenklich eingestuft wird. Wie bei allen klinischen Studien besteht für die Teilnehmenden ein Versicherungsschutz. Gegebenenfalls wären Schädigungen nach der Gesetzgebung über die Staatshaftung zu beurteilen.

Auswirkungen der umstrittenen Studie auf den Forschungsstandort Zürich und die Universität werden sich erst im Lichte des Inspektionsberichts des BAG sowie der weiteren Abklärungen einschätzen lassen. Die Ergebnisse werden auch Aufschluss darüber geben, ob und welche Massnahmen zu treffen sind, um eine Wiederholung der in Frage stehenden Ereignisse zu vermeiden.

#### *Kontrolle und Durchsetzung des Arbeitsgesetzes beim Sonntagsverkauf*

*KR-Nr. 169/2003*

*Marco Ruggli (SP, Zürich)* hat am 16. Juni 2003 folgende Anfrage eingereicht:

Im Kanton Zürich kümmern sich beim Sonntagsverkauf viele Bahnnebenbetriebe und Tankstellenshops wenig um die Einhaltung der arbeitsrechtlichen Bestimmungen. Die Behörden, welche das Arbeitsgesetz zu vollziehen haben, sehen dem weitgehend tatenlos zu. Besonders symptomatisch ist die Aussage eines Vertreters der Wirtschaftspolizei in der «Rundschau» vom 9. Oktober 2002, wonach die Durchsetzung des Arbeitsrechts ein Kampf gegen Windmühlen sei und die Untätigkeit der Behörden mit angeblich gewandelten Bedürfnissen der Bevölkerung gerechtfertigt würde.

Eine negative Folge dieser laxen Haltung ist die Tendenz, dass Arbeitsplätze mit besseren Bedingungen durch schlechter bezahlte und gesundheitsschädigende Arbeitsplätze verdrängt werden. Dadurch werden die gesetzlichen Bestimmungen zum Schutz der Arbeitnehmenden ausgehöhlt.

Ich ersuche den Regierungsrat deshalb um die Beantwortung folgender Fragen:

1. Was für einen Stellenwert misst der Kanton Zürich seiner Aufgabe bei, die arbeitsrechtlichen Mindest- und Schutznormen zu kontrollieren und durchzusetzen?
2. Was tut der Regierungsrat gegen die Demontage des Arbeitnehmerschutzes insbesondere in Branchen mit tiefen Löhnen, langen Arbeitszeiten und fehlendem Gesamtarbeitsvertrag?
3. Das Staatssekretariat für Wirtschaft (seco) in Bern hat die kantonalen Vollzugsbehörden aufgefordert, ab Mitte des Jahres 2002 stichprobenweise Kontrollen in Betrieben mit Sonntagsarbeit durchzuführen. Dabei sollte festgestellt werden, ob Kioske und Tankstellen zu Recht ohne Bewilligung am Sonntag Personal beschäftigen. Wie viele solche Kontrollen wurden im Kanton Zürich durchgeführt, und welche Kategorien von Verkaufsstellen wurden kontrolliert? Was war das Ergebnis dieser Stichproben?
4. Welche Kriterien wendet das Arbeitsinspektorat bezüglich Warenangebot, Grösse der Verkaufsfläche, Möglichkeit des «en passant»-Kaufs und der Lage an, wenn es um die Beurteilung der Zulässigkeit des Sonntagsverkaufs geht?
5. Erachtet die Regierung den Begriff des Reisebedürfnisses im Kanton Zürich mit rund 78 Tankstellenshops und etwa 130 Bahnnebenbetrieben zuzüglich der Läden im Flughafen und unzähliger Kioske nicht für etwas überstrapaziert?

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

Der Regierungsrat misst den Vorschriften des Arbeitsgesetzes über den Unfallschutz und die Gesundheitsvorsorge und deren Durchsetzung einen hohen Stellenwert zu. Allerdings sind die dafür zur Verfügung stehenden Mittel beschränkt, was dazu zwingt, Prioritäten zu setzen. Die vorhandenen Ressourcen werden schwerpunktmässig dort eingesetzt, wo im Interesse der Sicherheit und der Gesundheit der Arbeitnehmenden die beste Wirkung erzielt werden kann. Das ist dort der Fall, wo Arbeiten mit einem höheren Gefahrenpotenzial verrichtet werden.

Der Bereich Arbeitnehmerschutz des Amtes für Wirtschaft und Arbeit richtet die Vollzugsarbeit schweremässig auf die Umsetzung der Richtlinie Nr. 6508 über den Beizug von Arbeitsärzten und anderen Spezialisten der Arbeitssicherheit (ASA) der Eidgenössischen Koordinationskommission für Arbeitssicherheit (EKAS) aus. In diesem Rahmen werden nach Checkliste alle Elemente eines Arbeitssicherheitssystems geprüft. Bezüglich Anzahl durchgeführter Systemkontrollen steht der Kanton im schweizerischen Vergleich gut da. Von den im Jahre 2002 landesweit durchgeführten 1984 ASA-Kontrollen haben die Zürcher Vollzugsorgane 886 (45%) Kontrollen realisiert. Im Rahmen dieser Kontrollen werden auch arbeitszeitliche Aspekte geprüft. In diesem Sinne wurde auch die Umfrage des Staatssekretariates für Wirtschaft (seco) beantwortet.

Die Verkaufstätigkeit in Ladengeschäften an oder in Bahnhöfen oder Tankstellenshops birgt keine schwer wiegenden Gesundheits- oder Unfallgefahren. Diese Betriebe geniessen deshalb hinsichtlich der Kontrolle der Umsetzung der ASA-Richtlinie keine hohe Priorität. Angesichts der lange Zeit unklaren arbeitsrechtlichen Situation in Zentren des öffentlichen Verkehrs und den beim seco anhängigen Bewilligungsverfahren für Bahnhofsläden fanden bisher nur vereinzelt Kontrollen statt. Mit Schreiben vom 31. Juli 2003 hat das seco den kantonalen Vollzugsbehörden nun klarere Grundlagen (Checkliste hinsichtlich Standort, Warenangebot, Verkaufsfläche usw.) für die Kontrollen in Kiosken, Tankstellenshops und Bahnhofsläden zur Verfügung gestellt. Deren Umsetzung ist in Vorbereitung.

Lohnniveau, Arbeitszeiten (im Rahmen der arbeitsgesetzlichen Bestimmungen) und gesamtarbeitsvertragliche Regelungen unterliegen der

Privatautonomie und sind nicht durch den Staat zu kontrollieren. Die Anzahl der Betriebe mit einem Angebot für Reisende ist nicht beschränkt. Wer sich auf dieses Sortiment beschränkt, ist berechtigt, sein Geschäft an Feiertagen offen zu halten und bewilligungsfrei Personal zu beschäftigen. Die Anzahl Mitbewerber spielt keine Rolle. Gibt es deren zu viele, regelt dies der Markt.

*Tierversuche mit Primaten an der Universität Zürich*

*KR-Nr. 170/2003*

*Christian Mettler (SVP, Zürich)* hat am 16. Juni 2003 folgende Anfrage eingereicht:

Am Universitätsspital Zürich wird seit Jahren Grundlagenforschung an Primaten durchgeführt. Tierversuchskritische Ärztinnen und Ärzte halten diese Experimente für problematisch und stellen deren Nutzen in Frage. Die an der Neurologie der Universitätsklinik durchgeführten Studien, bei welchen die Verarbeitung von Sinnesinformationen an Rhesusaffen beforscht werden, wurden auf Antrag der kantonalen Tierversuchskommission durch das Veterinäramt bewilligt. Diese Bewilligungen und die Durchführung der genannten Studie werden nun durch Ärztinnen und Ärzte kritisiert und als unnötig bezeichnet. Durch einen operativen Eingriff wird den Tieren ein Teil ihres Gleichgewichtsorgans ausgeschaltet. Die Affen werden im Experiment in Dunkelheit am Gestänge des Experimentierstuhls fixiert und Drehbewegungen ausgesetzt, was zu Drehschwindel und evtl. Übelkeit führen kann.

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

1. Wie begründet die kantonale Tierversuchskommission die Notwendigkeit und die Bewilligung zu dieser Studie?
2. Wie lautet die Begründung der Gesundheitsdirektion gegen einen Rekurs zu obiger Studie, und welche unabhängige Fachinstanz hat diesen Rekurs begutachtet?
3. Warum unterstehen die Kommissionsmitglieder einer strengen Schweigepflicht, und wie lautet die Informationspflicht gegenüber den Behörden?
4. Wie stellt sich der Regierungsrat zum Vorwurf, dass es sich bei der vorliegenden Studie um einen ethisch fragwürdigen und belastenden Tierversuch handelt?

5. Wurden bei dieser Studie die Ethikrichtlinien der Schweizerischen Akademie der Medizinischen Wissenschaften eingehalten oder nicht?
6. Trifft es zu, dass der Rechtsdienst der Universität in dieser Sache aktiv wurde und juristische Sanktionen in die Wege geleitet hat?
7. Wie viele Primaten sind seit 1997 in diese Studien einbezogen worden und wurden euthanasiert beziehungsweise sind in der Versuchsanordnung gestorben? Welche Studien an Primaten laufen zurzeit an anderen Institutionen im Kanton Zürich, und wie viele Tiere werden dabei eingesetzt?
8. Gibt es keine moderne beziehungsweise neue Technologie oder Alternativen, um solche belastenden Tierversuche in diesem Grundlagenforschungsgebiet abzudecken?

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

Im Kanton Zürich ist das Veterinäramt für die Bewilligung und die Kontrolle der Durchführung von Tierversuchen zuständig. Dabei steht ihm die vom Regierungsrat gewählte kantonale Tierversuchskommission zur Seite, die in Art. 18 Abs. 2 des Eidgenössischen Tierschutzgesetzes (TSchG, SR 455) bundesrechtlich verankert ist. Der Tierversuchskommission gehören Fachleute aus verschiedenen Bereichen an, insbesondere aus Zoologie, Ethik, Tier- und Humanmedizin. Gemäss §4 Abs. 2 des Kantonalen Tierschutzgesetzes (KTSG, LS 554.1) werden drei ihrer Mitglieder auf Vorschlag der Tierschutzorganisationen gewählt. Zudem sind Vertreterinnen und Vertreter der Universität und der ETH angemessen zu berücksichtigen.

Die Tierversuchskommission prüft jedes Gesuch nach den Vorgaben der Tierschutzgesetzgebung. Neben der Einhaltung verschiedener Rahmenbedingungen ist im Bewilligungsverfahren zunächst zu prüfen, ob die Zielsetzung eines Projekts den in Art. 14 TSchG vorgegebenen Zwecken entspricht. Im vorliegenden Fall trifft dies zu, da «wissenschaftliche Forschung» und das «Feststellen von physiologischen und pathologischen Vorgängen und Zuständen» als zulässige Zwecke eines Tierversuchs genannt werden. Im Weiteren ist gemäss Art. 13 und 16 TSchG zu untersuchen, ob die Zielsetzung ohne Einsatz von Tieren, mit weniger Tieren, mit einer auf niedriger Entwicklungsstufe stehenden Tierart oder mit einer weniger belastenden Methodik erreicht werden kann. Aus dieser Prüfung ergeben sich meistens verschiedene Auf-

lagen, insbesondere zur Belastungsreduktion und -begrenzung für die Versuchstiere. Schliesslich ist es Aufgabe der Kommission, die Unerlässlichkeit des konkreten Projekts nach Art. 13 TSchG im Rahmen einer Güterabwägung zwischen den gegenläufigen Interessen des Menschen (Erkenntnisgewinn) und der betroffenen Tiere (Erfahren von Schmerzen, Leiden, Schäden und Angst) zu überprüfen. Gemäss Art. 61 Abs. 3 lit. d der Eidgenössischen Tierschutzverordnung (TSchV, SR 455.1) darf ein Tierversuch insbesondere dann nicht bewilligt werden, wenn er, gemessen am erwarteten Erkenntnisgewinn oder Ergebnis, dem Tier unverhältnismässige Schmerzen, Leiden oder Schäden bereitet. Diese Güterabwägung kann je nach grundsätzlicher Einstellung des einzelnen Kommissionsmitgliedes unterschiedlich ausfallen. Nach Auffassung der Kommissionsmehrheit war im vorliegenden Fall ein überwiegendes Interesse der Wissenschaft am erwarteten Erkenntnisgewinn gegenüber den Schmerzen, Leiden und Schäden der Versuchstiere gegeben.

Gemäss §12 des Kantonalen Tierschutzgesetzes in Verbindung mit Art. 19 Abs. 1 des Verwaltungsrechtspflegegesetzes (LS 175.2) ist die Tierversuchskommission im Bewilligungsverfahren für Tierversuche zum Rekurs an die Gesundheitsdirektion und zur Beschwerde an das Verwaltungsgericht berechtigt. Die gleichen Befugnisse haben mindestens drei gemeinsam handelnde Mitglieder. Der in der Anfrage erwähnte Rekurs betraf eine frühere Studie aus dem gleichen Forschungsbereich, die mit vergleichbarer Methodik und ebenfalls unter Einsatz von Rhesusaffen durchgeführt wurde. Der Entscheid der Rekursinstanz wurde damals nicht an das Verwaltungsgericht weitergezogen. Gegen die Bewilligung der vorliegend zur Diskussion stehenden Studie wurde demgegenüber kein Rekurs eingereicht.

Nach Art. 320 des Schweizerischen Strafgesetzbuchs (StGB, SR 311.0) macht sich strafbar, wer ein Geheimnis offenbart, das ihm als Mitglied einer Behörde anvertraut worden ist. Zudem gelten das Kantonale Personalgesetz (PG, LS 177.10) und seine Ausführungserlasse nach § 2 Abs. 3 der Personalverordnung (PVO, LS 177.11) auch für die Mitglieder der kantonalen Tierversuchskommission. Diese unterstehen somit dem Amtsgeheimnis laut §51 PG, wonach sie zur Verschwiegenheit über dienstliche Angelegenheiten verpflichtet sind, die ihrer Natur nach oder gemäss besonderer Vorschrift geheimzuhalten sind. Die beschriebene Schweigepflicht ist sowohl zum Schutz der Persönlichkeit sowie der Forschungsinteressen der Gesuchstellerinnen und

Gesuchsteller als auch zum Schutz der internen Meinungsbildung der Kommission unerlässlich.

Die Tierversuchskommission arbeitet sodann eng mit dem Veterinäramt zusammen, womit im Aufgabenbereich der Kommission grundsätzlich ein umfassender Informationsaustausch zwischen den beiden Stellen gewährleistet ist. Informationspflichten können weiter gegenüber den dem Veterinäramt übergeordneten Behörden im Rahmen der allgemeinen verwaltungsinternen Aufsicht bestehen. Ferner sind nach Art. 26a TSchG alle kantonalen Entscheide über Tierversuchsbewilligungen dem Bundesamt für Veterinärwesen zu eröffnen, welchem ein Behördenbeschwerderecht zusteht. Zudem sind dem erwähnten Bundesamt statistische Angaben über das Tierversuchswesen zu liefern (Art. 19a TSchG).

Die Versuche haben zum Ziel, ein besseres Verständnis der neuronalen Vorgänge bei Augenbewegungen zu erlangen. Neben dem allgemein biologischen Interesse ist diese Frage auch von klinisch-neurologischer Relevanz. Die Untersuchungen am Affen sollen die Entwicklung entsprechender Verfahren für Anwendungen am Menschen ermöglichen. Da die Kontrolle der Augenbewegungen bei nicht humanen Primaten und beim Menschen sehr ähnlich ist, eignen sich Rhesusaffen für diese Forschungsarbeiten. Es wird dabei mit einer kleinstmöglichen Zahl von Tieren gearbeitet. Durch eine gute Angewöhnung wird die Belastung der Tiere verringert. Der fragliche Forschungsbereich insgesamt und die damit zusammenhängenden Tierversuche wurden von verschiedenen, unabhängigen Fachleuten geprüft. Die vom Gesetz vorgesehene Güterabwägung zwischen den Interessen der Wissenschaft und der Belastung der Versuchstiere wurde sorgfältig vorgenommen.

Die gesetzlichen Vorgaben sind darauf ausgerichtet, dass eine Bewilligung zur Durchführung von Tierversuchen nur dann erteilt werden darf, wenn dies ethisch vertretbar ist. Die Ethikrichtlinien der Schweizerischen Akademie der Medizinischen Wissenschaften enthalten ihrem Wesen nach keine eng umschriebenen Normen, sondern dienen vielmehr der sorgfältigen Auslegung der bestehenden rechtlichen Grundlagen. Auch sie erfordern eine Güterabwägung und die Auseinandersetzung mit den verschiedenen zu beachtenden Interessen. Letztlich erfordert der Entscheid über die Durchführung eines Tierversuches aber immer eine Einzelfallbetrachtung, welche nach bestem Wissen und

Gewissen vorzunehmen ist. Der Rechtsdienst der Universität ist in vorliegender Sache nicht aktiv geworden.

Seit 1997 wurden in den fraglichen Studien insgesamt 11 Rhesusaffen eingesetzt. In diesem Zeitraum wurden 5 Rhesusaffen am Versuchsende euthanasiert. Bei 2 Tieren wurde der Versuch frühzeitig abgebrochen, und die Tiere mussten ebenfalls euthanasiert werden.

Zurzeit werden an zwei anderen Instituten im Kanton Zürich Untersuchungen an Primaten durchgeführt. Inhaltlich betreffen die Studien Untersuchungen der Verschaltung der Nervenzellen in der Hirnrinde, neuronale Grundlagen des Farbsehens, Untersuchungen der Wirkung frühkindlicher Trennungserlebnisse auf die Verhaltensentwicklung sowie Untersuchungen zu Spätfolgen im Verhalten von Primaten, deren Mütter in der Schwangerschaft mit Cortison (Dexamethason) behandelt wurden. Im Jahre 2002 wurden 60 Marmoset- und 11 Rhesusaffen eingesetzt. Zu den in Frage stehenden Versuchen sind derzeit keine Alternativen bekannt.

*«Scheininvalidität» und interinstitutionelle Zusammenarbeit (IIZ)*

*KR-Nr. 172/2003*

*Markus Brandenberger (SP, Uetikon a.S.), Hans Fahrni (EVP, Winterthur) und Christoph Schürch (SP, Winterthur) haben am 16. Juni 2003 folgende Anfrage eingereicht:*

Ein auf nationaler Ebene tätiger Politiker aus dem Kanton Zürich hat kürzlich in einem Interview (siehe «Tages-Anzeiger», Freitag, 13. Juni 2003, Seiten 1 und 2) behauptet, dass es unter IV-Rentnerinnen und -Rentnern sicher viele Simulierende gebe. Ein Grossteil der Invalidität aus psychischen Gründen sei «Scheininvalidität». Manche wollten gar nicht mehr gesund werden, weil es für sie einfacher sei, den Lohn durch eine IV-Rente zu ersetzen. Er will Scheininvaliden, Arbeitgebende sowie Ärztinnen und Ärzte zur Rechenschaft ziehen bis hin zur strafrechtlichen Ahndung.

Eine andere Stossrichtung hat die IIZ. Auf Empfehlung der Konferenz der kantonalen Volkswirtschaftsdirektorinnen und -direktoren (VDK) und der Konferenz der kantonalen Sozialdirektorinnen und -direktoren (SODK) soll die Zusammenarbeit zwischen Invalidenversicherung, Arbeitslosenversicherung und Sozialhilfe gefördert werden. Im Kanton Zürich wurde das Amt für Wirtschaft und Arbeit (AWA) als IIZ-Koordinationsstelle bezeichnet. Ziel dieser verbesserten Zusammenar-



beit ist es unter anderem, Versicherte, die mit multiplen Problemstellungen zu kämpfen haben (Erwerbslosigkeit, mangelnde oder falsche Qualifikation, gesundheitliche und/oder soziale Nöte), effizienter zu unterstützen und ihnen wenn immer möglich die Rückkehr in den Arbeitsprozess zu ermöglichen.

Der Ansatz ist gut. Als Mangel ist einzig zu kritisieren, dass die Zusprechung einer Rente einem «Point of no return» gleichkommt. Wer einmal rentenberechtigt ist, hat in der IIZ keinen Platz mehr und auch kaum Aussicht auf berufliche Massnahmen der IV.

Es darf zwar als unbestritten gelten, dass eine Tätigkeit in einer geschützten Werkstatt vielen Versicherten eine optimale Möglichkeit für eine befriedigende Erwerbstätigkeit bietet. Sie haben aber nicht mehr die Chance zur Veränderung (die ausgelagerten Arbeitsplätze gemäss Art. 100 Abs. 1b Verordnung über die Invalidenversicherung [IVV] sind da keine valable Alternative).

In diesem Zusammenhang bitte ich die Regierung um Beantwortung der folgenden Fragen:

1. Teilt die Regierung die Ansicht, dass es unter IV-Rentnerinnen und Rentnern viele Simulierende gibt?
2. Teilt die Regierung die Ansicht, dass ein Grossteil der Invalidität aus psychischen Gründen «Scheininvalidität» ist?
3. Wie beurteilt die Regierung im Licht der obigen beiden Fragen die Tätigkeit der Sozialversicherungsanstalt (SVA) und der IV-Stelle Kanton Zürich bezüglich Zusprechung von Eingliederungsmassnahmen und Renten?
4. Ist die Regierung bereit, Massnahmen, die diesen «Point of no return» nach der Zusprechung einer Rente zu durchbrechen versuchen, zu unterstützen?
5. Sieht die Regierung Möglichkeiten, die Anbieter von geschützten Arbeitsplätzen in die Tätigkeit der IIZ-Koordinationsstelle einzubeziehen um damit einen Durchgang vom geschützten zum ersten Arbeitsmarkt zu öffnen (siehe dazu auch Postulat KR-Nr. 280/2001)?

Die Antwort des *Regierungsrates* lautet auf Antrag der Direktion für Soziales und Sicherheit wie folgt:

Die Invalidenversicherung (IV) ist ein wichtiges Element unseres Systems der sozialen Sicherheit. Sie gibt Anspruch auf Eingliederungs-

massnahmen und Taggelder sowie in Fällen einer Invalidität von mindestens 40% auf eine Rente.

Die Invalidenversicherung wird durch die 26 kantonalen IV-Stellen und der IV-Stelle für Versicherte im Ausland durchgeführt. Im Kanton Zürich koordiniert die Sozialversicherungsanstalt die Tätigkeiten der kantonalen IV-Stelle und der kantonalen Ausgleichskasse. Die kantonalen IV-Stellen stehen unter der Aufsicht des Bundes. Ihre Geschäftsführung wird vom Bundesamt für Sozialversicherung periodisch überprüft (Art. 64 Bundesgesetz über die Invalidenversicherung vom 19. Juni 1959 [SR 831.20]). Dem Regierungsrat kommt somit in Bezug auf die kantonale IV-Stelle bzw. die Sozialversicherungsanstalt keine fachliche Aufsicht zu.

In den letzten Jahren hat der Anteil der IV-Rentnerinnen und Rentner an der aktiven Bevölkerung langsam, aber kontinuierlich von 3,1% (1990) auf 4,3% (2000) zugenommen. Das Jahr 2002 verzeichnete mit 4,8% einen neuen Höhepunkt, wobei 2002 auch die Erhöhung des AHV-Rentenalters der Frauen auf 63 Jahre zur Erhöhung beitrug. In absoluten Zahlen stieg die Zahl der Rentnerinnen und Rentner in der Schweiz in diesem Zeitraum von 130 000 auf 220 000. Augenfällig sind die markante Zunahme von Personen, die aus psychischen Gründen invalid sind, sowie der je nach Kanton unterschiedliche Anteil der IV-Rentnerinnen und IV-Rentner an der aktiven Bevölkerung. Die Zahlen für den Kanton Zürich bewegen sich im gesamtschweizerischen Mittel. Eine Zunahme der IV-Rentnerinnen und -Rentner lässt sich in allen OECD-Ländern feststellen, ebenso die Häufung von Renten auf Grund psychischer Erkrankungen.

Abschliessende und verbindliche Aussagen über die Gründe für die Zunahme der Renten im Allgemeinen, über die Bedeutung der psychischen Erkrankungen und über die Zahl missbräuchlicher Bezüge sind derzeit kaum möglich. Die Gründe der Entwicklung in der IV werden im Rahmen des Nationalfondsprojekts 45 «Sozialstaat Schweiz» untersucht. Ein Teilprojekt befasst sich mit der Analyse der kantonalen Unterschiede innerhalb der Invalidenversicherung. Konkrete Resultate sind hier auf Ende Jahr zu erwarten.

In diesem Zusammenhang ist darauf hinzuweisen, dass mit der 4. IV-Revision, welche am 1. Januar 2004 in Kraft tritt, mit den regionalen ärztlichen Diensten und der jährlichen Geschäftsprüfung zwei Instrumente neu geschaffen oder ausgebaut werden. Zum einen sollen regio-

nale ärztliche Dienste zuhanden der IV-Stellen abklären, ob die medizinischen Voraussetzungen für den Bezug einer IV-Leistung erfüllt sind. Zum andern soll das Bundesamt für Sozialversicherung neu jährlich prüfen, ob die von den IV-Stellen gefällten Entscheide im Rahmen von Gesetz, Verordnung und Weisungen richtig waren.

Die Zusprechung einer IV-Rente stellt schon heute keinen «Point of no return» dar. In der Invalidenversicherung gilt der Grundsatz «Eingliederung vor Rente». Die Behinderten haben in erster Linie Anspruch auf Leistungen, welche die durch den Gesundheitsschaden verursachte Beeinträchtigung vermindern, beseitigen (bestimmte medizinische Massnahmen) oder deren Auswirkungen mildern (Sonderschulung, Massnahmen beruflicher Art, Hilfsmittel). Der Anspruch auf Renten besteht erst in zweiter Linie. Eine IV-Rente kommt erst dann in Betracht, wenn eine dauerhafte, auf einem Gesundheitsschaden beruhende Erwerbsunfähigkeit vorliegt und keine berufliche Integration mehr möglich ist. Aber auch dann stellt die Zusprechung einer Rente nicht eine unwiderrufliche Massnahme und somit keinen «Point of no return» dar. Vielmehr hat bei einer erheblichen Änderung des Invaliditätsgrades eine Revision der Rente zu erfolgen. Dies wird von den IV-Organen periodisch überprüft. Dann können unter Umständen auch die in der IV vorgesehenen Eingliederungsmassnahmen wieder zum Tragen kommen. Eine Rentenberechtigung schliesst somit den Anspruch auf erneute Eingliederung grundsätzlich nicht aus. Es ist indessen zu berücksichtigen, dass häufig nach einiger Zeit Rentenbezug keine Eingliederungsfähigkeit mehr besteht. Mit dem neuen, in der 4. IVG-Revision vorgesehenen Art. 68<sup>quater</sup> IVG besteht überdies die Möglichkeit, Pilotversuche durchzuführen, die bei Arbeitgebenden einen Anreiz zur vermehrten Anstellung von eingliederungsfähigen Behinderten schaffen.

Die interinstitutionelle Zusammenarbeit (IIZ) bezweckt, die Zusammenarbeit zwischen den beteiligten Vollzugsstellen auf kommunaler, regionaler und kantonaler Ebene zu fördern und damit bessere Voraussetzungen für die Wiedereingliederung erwerbsloser Personen in den ersten Arbeitsmarkt zu unterstützen bzw. die Ausgliederung aus dem Erwerbs- und Gesellschaftsleben zu verhindern. In der Kerngruppe IIZ sind neben dem AWA (IIZ-Koordinationsstelle) die Sozialversicherungsanstalt und das Kantonale Sozialamt vertreten. Fallweise werden nach Bedarf weitere Institutionen beigezogen. Das können selbstverständlich auch Anbieter von geschützten Arbeitsplätzen sein. Weil der Arbeit eine zentrale Bedeutung in der gesellschaftlichen Integration und

in der Existenzsicherung zukommt, ist es unerlässlich, den entsprechenden Schnittstellen eine hohe Aufmerksamkeit zu schenken. Primäres Ziel dieser Anstrengungen ist die möglichst rasche Reintegration in den freien ersten Arbeitsmarkt und damit die Senkung der Kosten für die Institutionen der Kerngruppe IIZ. Allerdings darf nicht übersehen werden, dass Arbeitsplätze für Menschen mit vorübergehend oder dauernd eingeschränkter Leistungsfähigkeit im freien Arbeitsmarkt knapp geworden sind. In der gegenwärtig sehr angespannten Arbeitsmarktlage ist dies besonders spürbar. Die Frage des Zugangs zum ersten Arbeitsmarkt ist deshalb oft weniger eine Frage ungelöster Schnittstellen als ein Problem fehlender geeigneter Arbeitsplätze.

### *Zukunft der Unique*

*KR-Nr. 173/2003*

*Esther Guyer (Grüne, Zürich) und Ralf Margreiter (Grüne, Zürich)* haben am 16. Juni 2003 folgende Anfrage eingereicht:

Angesichts absehbarer Entwicklungen bei der Swiss und angesichts von Turbulenzen im Luftverkehr ersuchen wir den Regierungsrat um die Beantwortung der folgenden Fragen:

1. Die Swiss beabsichtigt, ihre Lang- und Mittelstreckenflotte um einen Drittel zu reduzieren. Ebenso steht in etwa eine Halbierung der Kurzstreckenflotte gegenüber dem Start im März 2002 an. Welche Auswirkungen hat dies für die Unique? Welches sind die zu erwartenden Passagierzahlen per 2003? Wie präsentierten sie sich im Halbjahresvergleich gegenüber 2002?
2. Welchen Anteil hat die Swiss aktuell am Flugaufkommen auf dem Flughafen Zürich-Kloten? Wie hoch ist generell der Anteil der Transferpassagiere?
3. Kann angesichts der beabsichtigten Redimensionierung Unique seine Funktion als Hub noch wahren? Auch die Unique betonte in letzter Zeit – mit Recht –, die Zukunft der Hub-Funktion sei wesentlich von der Zukunft der Swiss abhängig. Geht die Unique davon aus, bei 18 Langstrecken- und 18 bis 20 Mittelstreckenflugzeugen der Swiss sei die Hub-Funktion gerade noch generierbar, ab welcher Flottengrösse erachtet sie diese als gefährdet?
4. Sind angesichts der beabsichtigten Redimensionierung der Swiss weitere Redimensionierungen bei der Unique notwendig? Wird am

vorgesehenen Fahrplan Eröffnung Midfield und der Stilllegung des Terminals B respektive 2 festgehalten?

5. Welches sind die zu erwartenden Auswirkungen auf den Geschäftsgang der Unique für 2003? Sind Korrekturen am Businessplan nötig? Wie hoch beziffert sich der zu erwartende Einnahmenverlust per 2003 und 2004?

6. Kann die Unique kurz- und mittelfristig all ihren Verbindlichkeiten nachkommen? Ist zusätzlicher Kapitalbedarf nötig?

7. Prüft Unique rechtzeitig alle Eventualitäten für den Fall weiterer Abbauschritte bei der Swiss? Wird auch die Frage einer Auffanggesellschaft geprüft?

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

Der Aufbau der Swiss als des mit Abstand wichtigsten Kunden des Flughafens Zürich (Anteil am Passagieraufkommen im ersten Halbjahr 2003 etwa 60%) fiel in eine der schwierigsten Perioden der internationalen Zivilluftfahrt. Gründe dafür waren u.a. der Irak-Konflikt, die Angst vor der Lungenkrankheit SARS und die immer noch schleppende Weltwirtschaftslage. Die Swiss als neu etablierte Fluggesellschaft hat bereits mit einer Verkleinerung des Streckennetzes, einem Flottenabbau und einem rigorosen Kosteneinsparungsprogramm reagiert. Die sich in der Umsetzung befindende weitere starke Redimensionierung der Swiss als Teil des neuen Businessplans wird ab November 2003 auch Auswirkungen auf das Passagieraufkommen am Flughafen Zürich haben. Bereits im ersten Halbjahr 2003 musste ein Passagierrückgang von 6% gegenüber dem ersten Halbjahr 2002 verzeichnet werden. Für das gesamte Jahr 2003 geht die Flughafen Zürich AG (FZAG) von 16,5 bis 16,8 Mio. Passagieren aus, was einem Rückgang gegenüber 2002 von rund 6 bis 8% entspräche.

Der Anteil der Transferpassagiere ist seit dem Höchstwert von 44% im Jahre 2000 ständig gesunken und betrug im Jahr 2002 noch 38%. In den ersten sechs Monaten des laufenden Jahres hat er sich weiter auf 37% verringert und wird sich für das gesamte Jahr 2003 auf rund 36% belaufen, was dem Stand von 1997 entspricht. In absoluten Zahlen ausgedrückt benutzten im Jahr 2000 rund 10 Mio. Transferpassagiere den Flughafen Zürich, während es im Jahr 2002 knapp 7 Mio. waren. Im

laufenden Jahr werden es noch schätzungsweise 6 Mio. Transferpassagiere sein.

Wie oben dargestellt sind sowohl der Anteil als auch die absolute Zahl der Transferpassagiere seit dem verkehrsstärksten Jahr 2000 deutlich zurückgegangen. Trotzdem bleibt der Flughafen Zürich ein Hub, solange eine Netzwerkgesellschaft wie die Swiss hier einen auf Wellen aufgebauten Flugplan betreibt. Mit einer Flotte von 18 Langstreckenflugzeugen (davon 17 ab Zürich eingesetzt) kann die Swiss einen Hubbetrieb aufrechterhalten und der Flughafen Zürich immer noch seine Drehscheibenfunktion wahrnehmen. Der künftig zu erwartende Anteil an Transferpassagieren von rund einem Drittel liegt auf einem mit München oder Wien vergleichbaren Niveau.

Die von der FZAG beschlossenen und grösstenteils bereits umgesetzten Massnahmen orientieren sich an dem nach der Redimensionierung der Swiss zu erwartenden Verkehrsaufkommen. Darüber hinaus hat die FZAG eine Szenarienplanung für sämtliche möglichen Entwicklungen am Flughafen Zürich erarbeitet, also auch ein Szenario mit weiteren Abbauschritten seitens der Swiss. Diese Konzepte umfassen alle für deren Umsetzung notwendigen Schritte. Die einzelnen Massnahmen unterliegen dem Geschäftsgeheimnis.

Der Fahrplan für die Inbetriebnahme der neuen bzw. die Stilllegung nicht mehr benötigter Infrastrukturen ist unverändert. Die Inbetriebnahme des Docks E (Dock Midfield) erfolgte schrittweise seit dem 4. August 2003. Seit dem 23. August 2003 ist die unterirdische Skymetro, die den Flughafenkopf mit dem Dock E verbindet, in Betrieb. Passagiere von ausgewählten Flügen gelangten zwischen dem 23. und dem 31. August mit der im 2-Minuten-Takt verkehrenden Bahn und durch einzelne Gates im neuen Dock in ihre Flugzeuge. Offiziell in Betrieb genommen wurde das Dock E am 1. September 2003. Seither wurden auch schrittweise die Gates am Dock B geschlossen.

Die bereits umgesetzten oder geplanten Redimensionierungsschritte des grössten Kunden der FZAG, der Swiss, machen natürlich auch Anpassungen am Businessplan der FZAG selbst notwendig.

Durch den Abschluss eines US Private Placements von 365 Mio. Franken (April 2003), eines Private Placements in Japan von 400 Mio. Franken (Mai 2003) und eines «US Leveraged Lease» von 400 Mio. Franken hat die FZAG fast 1,2 Mrd. Franken langfristiges Fremdkapital am Markt aufgenommen. Diese Mittel werden grösstenteils zur Umfi-

finanzierung bestehender Verbindlichkeiten verwendet. Die FZAG konnte mit diesen Finanztransaktionen die Fälligkeiten der Verbindlichkeiten erheblich verlängern und damit die Infrastruktur des Flughafens langfristig finanzieren.

*Informationsveranstaltung Schweiz-Deutschland zum Entsorgungsnachweis für hochaktive Abfälle*

*KR-Nr. 174/2003*

*Inge Stutz-Wanner (SVP, Marthalen)* hat am 16. Juni 2003 folgende Anfrage eingereicht:

Am 6. Juni 2003 organisierte das Bundesamt für Energie im Weinland eine Informationsveranstaltung mit anschliessender Pressekonferenz mit dem Thema: «Was bedeutet der Entsorgungsnachweis für hochaktive und langlebige mittelaktive Abfälle für das Zürcher Weinland?»

Eingeladen waren die Bundesämter, welche sich mit der Materie der Kernenergie befassen, Regierungsräte aus den Kantonen Schaffhausen, Thurgau, Aargau, Zürich und Abgeordnete aus Deutschland. Alle Gemeinden des Weinlandes und der anliegenden ausserkantonalen Gemeinden waren im Verteiler ebenfalls berücksichtigt.

Der Informationsaustausch des Bundesamtes für Energie (BFE) mit der Nordostschweiz und dem angrenzenden Deutschland über die nukleare Entsorgung fand eine grosse Beteiligung von über 70 Teilnehmerinnen und Teilnehmern aus lokalen, regionalen und kantonalen Behörden. Im Vordergrund standen die Überprüfung des Entsorgungsnachweises durch den Bund, das weitere Vorgehen und der voraussichtliche Entscheid 2006 des Bundesrates.

Die Besucher konnten sich zu verschiedenen Fragen und Unklarheiten äussern, was vor allem von Seiten der Regierungsräte aus Schaffhausen, Thurgau und der Vertreter aus Deutschland rege in Anspruch genommen wurde.

Ich bitte den Regierungsrat im Zusammenhang mit dieser Veranstaltung um die Beantwortung folgender Fragen:

1. An der Veranstaltung nahm für die kantonale Exekutive des Kantons Zürich nur ein Vertreter der Baudirektion teil. Aus welchen Gründen war der Regierungsrat des Standortkantons eines möglichen Endlagers nicht an dieser Veranstaltung?

2. Die Regierungen der Anliegerkantone haben sich zum vorgesehenen Endlager im Weinland schon geäußert und ihre Haltung der Öffentlichkeit mitgeteilt. Die betroffene Bevölkerung wartet auch auf ein Signal unserer Regierung. Welche Haltung nimmt der Regierungsrat in der Sache eines Endlagers im Weinland ein?

3. Das neue Kernenergiegesetz enthält Bestimmungen, die den Bau eines Tiefenlagers direkt betreffen. Die Bewilligungsverfahren sollen beim Bund liegen, jedoch steht den betroffenen Gemeinden eine qualifizierte Mitsprachemöglichkeit zu. Auch der Standortkanton wird an der Vorbereitung des Rahmenbewilligungsentscheides, mit dem ein Standort des Tiefenlagers festgelegt wird, beteiligt. Ein Regierungsvertreter der betroffenen Kantone wird auch in einem Ausschuss des Bundes einbezogen, um Anregungen und Fragen einzubringen.

4. Dies bedeutet für die Beteiligten eine vorgängige Information und schon frühe Auseinandersetzung mit diesem Thema, wie zum Beispiel Besuch von Informationsveranstaltungen, Anhörung der betroffenen Gemeinden usw. Wie sichert sich der Regierungsrat das nötige Wissen, und wie sieht er die Zusammenarbeit mit den Anliegergemeinden eines möglichen Endlagers?

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

1. Im Dezember 2002 reichte die Nationale Genossenschaft für radioaktive Abfälle (Nagra) beim Bundesrat die umfangreichen Berichte zum Entsorgungsnachweis für hochaktive (HAA), langlebige mittelaktive Abfälle (LMA) sowie abgebrannte Brennelemente (BE) im Zusammenhang mit den Untersuchungen im Zürcher Weinland für ein geologisches Tiefenlager ein. Wie der Bundesrat in seiner Stellungnahme zur Interpellation von Nationalrätin Franziska Teuscher vom 19. März 2003 festhielt, ist der Entsorgungsnachweis keine atomrechtliche Bewilligung und keine Standortwahl. Er ist ein Nachweis über die grundsätzliche Machbarkeit der Entsorgung der radioaktiven Abfälle in einer bestimmten geologischen Schicht. Er soll aufzeigen, dass mit hoher Wahrscheinlichkeit ein genügend grosser Gesteinskörper mit den erforderlichen Eigenschaften existiert und dass gestützt darauf weitere Erkundungsarbeiten und später bei positivem Befund der Bau eines geologischen Tiefenlagers mit Aussicht auf Erfolg in Angriff genommen werden könnte. Der Entsorgungsnachweis bedeutet also kein Präjudiz



für die Standortwahl. Bei ihm stehen die technisch-naturwissenschaftlichen Kriterien im Zentrum. Beim Standortentscheid sind daneben auch politische, wirtschaftliche, gesellschaftliche und raumplanerische Kriterien massgebend, welche bisher noch nicht definiert sind. Der Regierungsrat wird sich nachdrücklich dafür einsetzen, dass eine spätere Standortauswahl auf einem umfassenden, klar nachvollziehbaren Kriterienkatalog beruht.

Im April 2003 wurden die Berichte der Nagra veröffentlicht und den Kantonen und Gemeinden sowie weiteren Interessierten abgegeben. Zurzeit werden sie von verschiedenen Expertengruppen einer intensiven Prüfung unterzogen. Die Überprüfung des Entsorgungsnachweises (bezüglich der Sicherheitsaspekte) erfolgt auch durch die internationale Nuklearenergie-Agentur (NEA), die zur Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung (OECD) gehört. Bis zum März 2005 sollen die entsprechenden Prüfberichte vorliegen und veröffentlicht werden. Anschliessend ist die offizielle Vernehmlassung bei den betroffenen Bundesämtern, den Kantonen und Gemeinden sowie den interessierten deutschen Behördenstellen geplant. Bis zum Herbst 2005 erstellt das Bundesamt für Energie (BFE) einen Entwurf des Bundesratsentscheids. Nach der Ämterkonsultation, deren Auswertung sowie dem Mitberichtsverfahren wird schliesslich der Entscheid des Bundesrates im 1. Quartal 2006 erwartet, wie in der Angelegenheit der Lagerung hochaktiver und langlebiger mittelaktiver Abfälle weiterverfahren werden soll.

2. Am 21. März 2003 haben der National- und der Ständerat das neue Kernenergiegesetz (KEG) verabschiedet. Die Referendumsfrist läuft am 4. September 2003 ab. Wie den Medien entnommen werden konnte, ist ein Referendum nicht zu erwarten. Über den Zeitpunkt des Inkrafttretens des Gesetzes wird der Bundesrat entscheiden.

Das neue Bundesrecht sieht vor, dass für den Bau und den Betrieb einer Kernenergieanlage – hiezu gehören auch Einrichtungen zur Entsorgung von radioaktiven Abfällen – eine Rahmenbewilligung des Bundesrates erforderlich ist (Art. 42 ff. KEG). Im Gesuchsverfahren sind der Standortkanton sowie die in unmittelbarer Nähe des Standorts liegenden Nachbarkantone und Nachbarländer zur Mitwirkung beim Bewilligungsentscheid einbezogen. Das Gesuch, die Stellungnahmen der Kantone und Fachstellen sowie die notwendigen Gutachten werden hernach während dreier Monate öffentlich aufgelegt, und es kann jedermann, al-

so auch die Gemeinden, dem BFE begründete Einwendungen einreichen. Der Entscheid des Bundesrats unterliegt der Genehmigung der Bundesversammlung. Dieser Bundesbeschluss untersteht dem fakultativen Referendum (Art. 48 KEG). Über die Rahmenbewilligung für Einrichtungen zur Entsorgung von radioaktiven Abfällen können demzufolge letztinstanzlich die Stimmberechtigten in der Schweiz entscheiden.

Für die Erteilung der nachfolgenden Baubewilligung von Kernanlagen ist das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) zuständig. Dabei wird der Standortkanton vorher angehört. Kantonale Bewilligungen sind nicht erforderlich. Lehnt der Standortkanton das Gesuch ab und erteilt das UVEK die Baubewilligung dennoch, so ist der Kanton zur Beschwerde berechtigt (Art. 49 Abs. 4 KEG).

Die Bewilligungsverfahren für Entsorgungsanlagen von radioaktiven Abfällen sind mit dem neuen KEG genau geregelt. Dabei sind die demokratischen Volksrechte sowie die Mitsprache- und teilweise Beschwerdemöglichkeiten von Kanton und Gemeinden gewährleistet. Kantonale Bewilligungsverfahren sind hingegen ausgeschlossen (Art. 49 Abs. 2 und 3 KEG).

3. Am 17. Juni 2002 hat der Kantonsrat dem Regierungsrat die Volksinitiative «Atomfragen vors Volk» zum Bericht und Antrag überwiesen (KR-Nr. 171/2002). Mit dieser Initiative wird beantragt, die Kantonsverfassung so zu ändern, dass die kantonalen Konzessionen für die Lagerung von radioaktiven Abfällen im Untergrund sowie für die bewilligungspflichtigen Vorbereitungshandlungen im Kanton Zürich der Volksabstimmung unterstellt werden. Der Regierungsrat wird sich in seinem Antrag, der im Herbst fristgemäss vorliegen wird, zur Frage äussern, ob die Volksinitiative mit dem neuen KEG des Bundes vereinbar ist.

4. Als Grundlage für die energiepolitischen Ziele des Kantons Zürich dient die im kantonalen Energieplanungsbericht 2002 aufgeführte «Vision 2050». Sie zeigt, wie sich der Energieverbrauch bis ins Jahr 2050 in den vier Bereichen «Heizung und Warmwasser», «Prozesswärme», «Verkehr» und «Geräte und Licht» verringern soll, um den CO<sub>2</sub>-Ausstoss pro Person und Jahr von sieben Tonnen auf eine Tonne zu senken. Diese Vision wurde im Energieplanungsbericht 1994 erstmals beschrieben. Die zu Grunde liegenden Berechnungen haben ergeben,

dass zur Erreichung der Vision der Strombedarf praktisch auf dem Stand von 1992 bleiben muss. Bei der Strombereitstellung ist eine sehr geringe Produktionserhöhung aus Wasserkraftwerken möglich. Dank vermehrtem Einsatz von Wärme-Kraft-Koppelungs-Anlagen und mit erneuerbaren Energien betriebenen Stromerzeugungsanlagen sinkt der Anteil an Kernkraftstrom von rund 40% auf 20%. Es ist jedoch mit den heute bekannten und wirtschaftlich zumutbaren Technologien nicht möglich, ganz auf die Kernenergie zu verzichten, ohne vermehrt fossil erzeugten Strom zu importieren.

Gemäss Art. 89 der Bundesverfassung (SR 101) haben sich Bund und Kantone gemeinsam für eine ausreichende, breit gefächerte, sichere, wirtschaftliche und umweltverträgliche Energieversorgung einzusetzen. Der Kanton übt auf die Stromversorgung nur beschränkt direkt Einfluss aus, indem er mit fossilen Brennstoffen betriebene Wärme-Kraft-Koppelungs-Anlagen regelt oder mit erneuerbaren Energien betriebene Stromerzeugungsanlagen subventioniert.

Das starke Wachstum des Strombedarfs nach dem Zweiten Weltkrieg bewog die NOK zum Bau der Kernkraftwerke Beznau I und II (1969, 1971). Seither ist der Kanton Zürich als Miteigentümer der Axpo/NOK mit verantwortlich für den Betrieb von Kernkraftwerken und schliesslich auch für die Entsorgung der anfallenden nuklearen Abfälle. Die Pflicht zur Entsorgung ist im neuen KEG in Art. 31 geregelt. Grundsätzlich müssen die eigenen Abfälle im Inland entsorgt werden (Art. 30 KEG).

5. Die offizielle Vernehmlassung des Entsorgungsnachweises für HAA/LMA/BE erfolgt bei den interessierten bzw. involvierten Stellen, also auch beim Kanton Zürich, im Frühling 2005. Eine inhaltliche Stellungnahme seitens des Regierungsrates im heutigen Zeitpunkt ist nicht angezeigt, da für eine umfassende Meinungsbildung die bis März 2005 vorliegenden Prüfberichte der unabhängigen Expertengremien mit berücksichtigt werden müssen. Obwohl eine offizielle Stellungnahme noch aussteht, heisst dies nicht, dass der Kanton Zürich in der Sache abseits steht. Er arbeitet in verschiedenen Gremien, die sich mit dem Thema der Endlagerung hochaktiver und langlebiger mittelaktiver Abfälle bzw. mit deren Standort befassen, intensiv mit.

Der Kanton Zürich hat sich beim BFE wiederholt und mit Nachdruck für eine offene und umfassende Informationspolitik auf allen Ebenen eingesetzt, damit auf jeder Stufe (Kantonsregierungen, Gemeindebe-

hörden, Bevölkerung) ein guter Informationsfluss sichergestellt ist, und zwar sowohl in der Schweiz als auch im benachbarten süddeutschen Raum. Die Führungsverantwortung in diesem Geschäft liegt jedoch beim Bund.

In den letzten Jahren wurden mehrere Informationsanlässe wie die Veranstaltung vom 6. Juni 2003 durchgeführt. Diese Veranstaltung des BFE kam auf Initiative des Regierungsrats zu Stande und hatte zum Ziel, die Gemeindebehörden über den aktuellen Stand in der Frage der Lagerung von HAA/LMA/BE in der Schweiz zu informieren. Angesichts des Rahmens der Veranstaltung war es nicht vorgesehen, dass der Kanton Zürich am 6. Juni 2003 eine inhaltliche Stellungnahme abgab. Der Kanton Zürich war an dieser Veranstaltung mit drei Vertretern der Baudirektion anwesend. Für die Information der Kantonsregierungen steht eine andere Plattform zur Verfügung: Auf Vorschlag des Kantons Zürich wurde ein Ausschuss gegründet, bestehend aus Regierungsvertretern der Kantone Aargau, Schaffhausen, Thurgau und Zürich sowie Vertretern des Bundeslandes Baden-Württemberg, der sich insbesondere mit den politischen Gesichtspunkten des Entsorgungsnachweises auseinandersetzt.

Des Weiteren besteht unter Leitung der Hauptabteilung für die Sicherheit der Kernanlagen (HSK) ein Forum, in dem die Fachleute der erwähnten Kantone und des Bundeslandes Baden-Württemberg technische Fragen und Anregungen einbringen und diskutieren. Die HSK mit Sitz in Würenlingen ist dem BFE angegliedert. Sie ist die Aufsichtsbehörde des Bundes auf dem Gebiet der Kernenergie einschliesslich der geologischen Tiefenlagerung radioaktiver Abfälle und ist technischwissenschaftlich ausgerichtet.

Unter der Leitung des BFE wurde zudem eine «Arbeitsgruppe Information und Kommunikation» ins Leben gerufen, die bezweckt, die Koordination von Kommunikation und Information zwischen allen beteiligten Behördenstellen einerseits und zwischen den Behörden und der Bevölkerung andererseits zu gewährleisten. Die Nagra wird bei Bedarf beigezogen. Einsitz in dieser Arbeitsgruppe haben neben dem BFE je ein Vertreter des Regierungspräsidiums Freiburg/BRD, des Landratsamts Waldshut/BRD, des Kantons Zürich, der Bohrstandort-Gemeinde Benken, der Kantone Schaffhausen und Thurgau sowie zwei Angehörige der HSK.

Am 25. Oktober 2003 ist unter organisatorischer Leitung des BFE und des AWEL der Baudirektion in Trüllikon ein weiterer Informationsanlass vorgesehen, an welchem die Bevölkerung umfassend über die Entsorgung von radioaktiven Abfällen und den Verfahrensablauf orientiert werden soll.

*Höchstgeschwindigkeit und bauliche Massnahmen auf Staatsstrassen, im Besonderen der Überlandstrasse in Dübendorf*

*KR-Nr. 176/2003*

*Peter Anderegg (SP, Dübendorf) und Rita Bernoulli (FDP, Dübendorf)* haben am 16. Juni 2003 folgende Anfrage eingereicht:

Die Überlandstrasse ist auf dem Gemeindegebiet Dübendorf an der östlichen und westlichen Peripherie auf jeweils einige hundert Meter mit einer Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h befahrbar. Im westlichen Industriegebiet wurden bei den Ein- und Ausfahrten trotz regem querendem Langsamverkehr Fussgänger- und Fahrradübergänge entfernt. Grossüberbauungen mit Wohn- und Arbeitsplätzen sind im Entstehen. Im östlichen Gemeindegebiet liegt der Dübendorfer Gemeindeteil Gfenn, ein durch starkes Wachstum geprägtes Wohnquartier mit entsprechendem Mehrverkehr, der über die Ein- und Ausfahrten der Überlandstrasse abgewickelt wird. Durch die chronischen Stausituationen beim Brüttiseller Kreuz findet eine Umlagerung auf die Überlandstrasse statt, und der Verkehr hat stark zugenommen. Und auch die Erschliessung von Gfenn mit dem öV findet über diese Staatsstrasse statt. Die Ein- und Ausfahrten der Überlandstrasse sind für den Privatverkehr gefährlich und behindern den Busbetrieb. Eine Temporeduktion auf 60 km/h im Industriegebiet und im Gfenn oder bauliche Änderungen wurden bis jetzt vom Kanton abgelehnt. An der Gemeinderatssitzung vom 7. April 2003 lehnte das Dübendorfer Parlament ein stadträtliches Kreditbegehren von Fr. 541'000 zur Erstellung eines Kreisels im Gfenn ab. Dies nicht zuletzt mit dem Argument, dass es primär Sache des Kantons sei, bauliche Massnahmen auf Staatsstrassen zu finanzieren.

Wir fragen den Regierungsrat an:

1. Wie schätzt der Regierungsrat die Situation auf der Überlandstrasse innerhalb von Dübendorf ein?
2. Welche Kriterien müssen erfüllt sein, damit der Kanton Sanierungen auf Staatstrassen einleitet?

3. Ist der Regierungsrat bereit, sich dafür einzusetzen, dass die Höchstgeschwindigkeit in besiedeltem Gebiet mit Ein- und Ausfahrten auf 60 km/h beschränkt wird?
4. Ist der Regierungsrat bereit, entfernte Fussgänger- und Fahrradübergänge wieder einzuführen?
5. Ist der Regierungsrat bereit, zu prüfen, mit welchen baulichen Massnahmen die Ein- und Ausfahrtssituation in Gfenn entschärft werden kann?
6. Was entgegnet der Regierungsrat der Aussage, der Kanton lasse sich bei den Staatsstrassen nicht dreinreden, verschiebe aber Baukosten zunehmend auf die Gemeinden?

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

Die Überlandstrasse in Dübendorf dient als Hauptverbindungsstrasse und Autobahnzubringer im oberen Glatttal. Sie ist als Durchgangsstrasse des Bundes (HS Nr. 340) und als regionale Hauptverkehrsstrasse klassiert. Der durchschnittliche tägliche Werktagsverkehr beträgt zwischen 12'000 Fahrzeugen (Abschnitt Wangenstrasse bis Gfenn), was einer durchschnittlichen Belastung entspricht, und 20'000 Fahrzeugen (Abschnitt Ringstrasse bis Stadtgrenze Zürich), was eine sehr starke Belastung bedeutet. Eine Häufung von Verkehrsunfällen ist in den Bereichen der stark belasteten Kreuzungen mit Lichtsignalanlagen (Überlandstrasse/Anschluss A1, Überland-/ Ringstrasse, Überland-/Wallisellenstrasse, Überland-/Neuhofstrasse) zu verzeichnen. Die Ursachen dieser Unfälle liegen im Bereich «Vortrittsrecht und Unaufmerksamkeit». Auf den übrigen Streckenabschnitten ist das Unfallgeschehen eher unbedeutend. Gestützt auf Art. 32 SVG (SR 741.01) ist die Geschwindigkeit auf den offenen Abschnitten ohne beidseitige Bebauung auf 80 km/h und im Bereich der Knoten mit Lichtsignalanlagen auf 60 km/h beschränkt.

Für die Sanierung von Staatsstrassen muss mindestens eine der folgenden Voraussetzungen erfüllt sein: Es liegt ein Unfallschwerpunkt gemäss der Statistik der Verkehrsunfälle im Kanton Zürich (VUSTA) vor. Die Strasse befindet sich in einem desolaten Zustand. Die Verkehrsregelungsanlagen sind veraltet, oder es fehlen noch Anlageteile wie Radwege und Fussgänger-Querungen.

Die Kriterien für die Erfassung als Unfallschwerpunkt sind auf Strecken (Abschnittslänge 100 m) 11 Unfälle oder 5 Verletzte und bei Knoten 13 Unfälle oder 6 Verletzte. Beim Erreichen dieser Unfallzahlen im Beobachtungszeitraum von zwei Jahren für einen Streckenabschnitt oder bei einem Knoten werden der Unfallschwerpunkt durch die Kantonspolizei analysiert, die Hauptursache festgestellt und geeignete Sanierungsmassnahmen zusammen mit dem kantonalen Tiefbauamt geprüft. Im Beobachtungszeitraum vom 1. Januar 2001 bis zum 31. Dezember 2002 ist auf der Überlandstrasse in Dübendorf kein Unfallschwerpunkt ermittelt worden.

Im Rahmen der neuen Quartiererschliessung im Gebiet der Givaudan AG, zwischen den Knoten Überland-/Ringstrasse und Überland-/Wallisellenstrasse, ist bei der Einmündung EMPA an der Überlandstrasse eine neue Lichtsignalanlage geplant. Zudem ist in diesem Gebiet ein Niveauübergang der Stadtbahn vorgesehen.

Im Ortsteil Gfenn ist keine der oben erwähnten Voraussetzungen für eine Sanierung erfüllt. Der Kanton hat für eine Veränderung der Ein- und Ausfahrtssituation in diesem Bereich deshalb keine Veranlassung. Trotzdem laufen auf Wunsch der Stadt Dübendorf derzeit Bestrebungen, die Einmündung in die Überlandstrasse in einen Kreisel umzubauen. Im Zusammenhang mit diesen Bauvorhaben ist geplant, die signalisierte Höchstgeschwindigkeit sowie die Fuss- und Radwegverbindungen auf der Überlandstrasse zu überprüfen und den neuen Verhältnissen anzupassen. Festzuhalten ist allerdings, dass der Kreisel einzig wegen der Einmündung der Gemeindestrasse in die Staatsstrasse notwendig wird und die Bau- und Finanzierungspflicht im Sinne einer Anpassungspflicht auf anderen Strassen deshalb gemäss § 7 Abs. 2 lit. a des Strassengesetzes (LS 722.1) bei der Stadt Dübendorf liegt. Die zuständigen kantonalen Stellen sind grundsätzlich mit einem Kreisel einverstanden, stehen mit den städtischen Behörden in Verhandlungen und haben auch bereits eine Mitfinanzierung in Aussicht gestellt.

Beim Anordnen von Fussgänger- und Fahrradübergängen richtet sich die Verkehrstechnische Abteilung der Kantonspolizei nach den Weisungen des Bundesamtes für Strassen und der Norm SN 640 241 «Fussgängerverkehr/Fussgängerstreifen» des Schweizerischen Verbandes der Strassen- und Verkehrsfachleute (VSS). Bei der Überprüfung und Verbesserung im Bereich von Rad- und Gehwegverbindungen hält sie sich im Übrigen an die analogen Empfehlungen der Schweizeri-

schen Beratungsstelle für Unfallverhütung. In jedem Fall geht es den Behörden bei der Anordnung und Überprüfung derartiger Übergänge darum, die Verkehrssicherheit zu Gunsten der Fussgänger und Zweiradfahrer zu erhöhen.

Für Projektierung, Bau und Unterhalt von Staatsstrassen ist nach dem Strassengesetz der Kanton zuständig. Dasselbe gilt für die Finanzierung, wenn nicht eine Anpassungspflicht einer Gemeinde auf der Staatsstrasse vorliegt. Dauernde Verkehrsanordnungen an Staatsstrassen sind gemäss der Signalisationsverordnung ebenfalls durch den Kanton zu erlassen. Strassenprojekte werden nach dem Strassengesetz abgewickelt. Die Ausgaben zu Lasten des Strassenfonds haben sich allerdings nach den vorhandenen Mitteln zu richten. Massgebend sind dabei das Budget des Strassenfonds und die Vorgaben im Zusammenhang mit dem Sanierungsprogramm 04. Die sehr angespannte finanzielle Lage des Strassenfonds erlaubt es nur in engen Grenzen, auf besondere Wünsche der Gemeinden in Bezug auf die Ausgestaltung der Staatsstrassen einzugehen, soweit die Finanzierungspflicht überhaupt beim Strassenfonds liegt. Soll eine an sich machbare und mit der Funktion von Staatsstrassen vereinbare, aber aus dem Strassenfonds nicht finanzierbare Massnahme trotzdem verwirklicht werden, steht es den Gemeinden frei, die notwendigen Mittel selber bereitzustellen.

### *Umfassende Bildung in der Volksschule*

*KR-Nr. 195/2003*

*Susanne Rihs-Lanz (Grüne, Glattfelden) und Nancy Bolleter-Malcom (EVP, Seuzach) haben am 23. Juni 2003 folgende Anfrage eingereicht:*

«Die Volksschule fördert die Achtung vor Mitmenschen und Umwelt und strebt eine ganzheitliche Entwicklung der Kinder zu selbstständigen, verantwortungsbewussten und gemeinschaftsfähigen Menschen an.» «Der Unterricht berücksichtigt die Leistungsfähigkeit und die individuellen Begabungen und Neigungen der Kinder.» So steht es sowohl im noch gültigen Volksschulgesetz wie auch in allen vorgeschlagenen Vorstössen zu einem neuen Volksschulgesetz. Regierungsrat, Bildungsrat, Bildungspolitikerinnen und -politiker, Lehrerinnen und Lehrer betonen immer wieder, wie wichtig es sei, Kinder ganzheitlich zu fördern. Alle sind sich einig, dass den verschiedenen Begabungen der Kinder Rechnung getragen werden muss, dass in der Schule nebst dem Vermitteln von Kulturtechniken auch der musisch-handwerklichen Förderung,



dem Bewusstsein für die Natur, dem Verständnis für andere Kulturen und Religionen einen wichtigen Platz eingeräumt werden muss und dass der Grundsatz Kopf-Herz-Hand immer noch seine Gültigkeit hat.

Mit dem Sparpaket 2004 wird dieser Grundsatz über Bord geworfen.

In diesem Zusammenhang bitten wir den Regierungsrat, uns folgende Fragen zu beantworten:

1. Ist der Regierungsrat nicht auch der Meinung, dass durch die Kürzung der Handarbeitsstunden und die Abschaffung der Angebotspflicht für den Religionsunterricht auf der Oberstufe die Kinder sehr einseitig gefördert werden? Welche Bedeutung misst der Regierungsrat einer ganzheitlichen Förderung, bei der Kopf, Herz und Hand gleichermassen angesprochen werden, noch bei?
2. Wie stellt sich der Regierungsrat zu dem Vorwurf, dass die Volksschule immer kopflastiger werde? Welche Massnahmen ergreift er, damit dies nicht geschieht?
3. In welchen Stunden soll handwerkliches, kreatives, künstlerisches Schaffen mit verschiedenen Materialien und Techniken und das Erkennen von Zusammenhängen zwischen Material und Ökologie noch möglich sein? Wo sollen Fragen über das Christentum, fremde Religionen und Kulturen, Drogen, Gewalt und Beziehungsprobleme in der Schule noch ausreichend Platz finden, wenn die Religionsstunden wegfallen?
4. Wie stellt sich der Regierungsrat zur Feststellung, dass die Mittelstufenlehrkräfte aus pädagogischen Gründen eindringlich vor einem Abbau bei den Handarbeits- und deutschfördernden Realienstunden warnen?
5. Wie stellt sich der Regierungsrat zur Tatsache, dass Kinder mit einem grossen Potenzial an praktischen Fähigkeiten durch die Verlagerung des Unterrichts in den stark kopflastigen Bereich künftig zu kurz kommen werden?
6. Ist der Regierungsrat nicht auch der Meinung, dass Kinder durch das Schaffen mit den Händen und das Erlernen verschiedener künstlerischer Ausdrucksformen an Selbstwertgefühl und Selbstsicherheit gewinnen? Wirkt sich dies nicht auch positiv auf den kognitiven Bereich aus?
7. Ist der Regierungsrat nicht auch der Ansicht, dass die Wirtschaft kreative, sozial kompetente Menschen braucht? Wie sollen diese Kom-

petenzen erarbeitet werden, wenn der Regierungsrat ausgerechnet dort Kürzungen vornimmt, wo diese am besten geübt werden könnten?

8. Wie beurteilt der Regierungsrat die Chancengleichheit, wenn reichere Gemeinden die zur Kürzung vorgeschlagenen Fächer weiterhin anbieten können und die anderen nicht?

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

Der Begriff Ganzheitlichkeit wird in der pädagogischen Diskussion in unterschiedlichen Bedeutungen verwendet. So wird häufig erst dann der Anspruch auf ganzheitliche Bildung erhoben, wenn eine Gegenposition zu – vermeintlich oder tatsächlich – einseitig kognitiv ausgerichteten Lernformen betont werden soll. Auch das Motto «Kopf, Herz und Hand» wird in ähnlichem Zusammenhang verwendet, um darzulegen, dass allein Fächer wie Handarbeit oder Musik eine so genannte ganzheitliche Entwicklung aller Schülerinnen und Schüler gewährleisten. In Wirklichkeit hat jedes Lernen kognitive und affektive Komponenten. Es ist z.B. erwiesen, dass Erlernen von Sprachen bessere Ergebnisse zeitigt, wenn die Lernenden sich affektiv und intellektuell angesprochen fühlen. Dem tragen die Lehrmittel und der Unterricht Rechnung. Andererseits ist das Lernen im Musikunterricht nicht nur gemütsbetont, sondern weist ebenfalls stark kognitive Aspekte auf.

Handarbeit ist in vielen Deutschschweizer Kantonen mit hohen Lektionsanteilen in den Lehrplänen verankert. Damit unterscheiden sie sich sowohl von den übrigen Kantonen als auch von andern europäischen Ländern, in denen Handarbeit mit geringeren Stundenanteilen und andern inhaltlichen Schwerpunkten unterrichtet wird. Im Zürcher Lehrplan wird der Unterrichtsbereich «Gestaltung und Musik» auf der Primarstufe auch nach der aus Spargründen vorgesehenen Kürzung des Handarbeitsunterrichts über die höchste Stundendotation der fünf Unterrichtsbereiche des Lehrplans «Mensch und Umwelt», «Sprache», «Gestaltung und Musik», «Mathematik» sowie «Sport» verfügen.

Lebenskundliche Themen, wie der Umgang mit Gewalt und Wege zur gewaltfreien Konfliktlösung, oder Themen wie Umweltschutz und Gesundheitsförderung sind nicht einem einzelnen Fach vorbehalten. Für Lebenskunde sind im Lehrplan verbindliche Ziele und Inhalte festgehalten, die in verschiedenen Fächern umgesetzt werden.

Selbstwert kann im Unterricht aufgebaut werden, wenn Schülerinnen und Schüler sich und ihre Leistungen oder ihr Verhalten als wertvoll erleben. Je nach den individuellen Möglichkeiten der Kinder kann dies in unterschiedlichen Unterrichtssituationen und verschiedenen Fächern der Fall sein. Alle Fächer können positive und negative Auswirkungen auf den Aufbau des Selbstwertgefühls haben. Manuelle Tätigkeiten ha-

ben hauptsächlich bei jenen Kindern einen selbstwertsteigernden Wirkung, die auch entsprechend begabt sind. Bei Kindern mit wenig Neigung zur Handarbeit und geringem manuellem Geschick können sich Erlebnisse im Handarbeitsunterricht auch negativ auf das Selbstwertgefühl auswirken.

Die Vorstellung, dass gewisse Haltungen allein in bestimmten Fächern aufgebaut werden können oder manuelle Fertigkeiten allein im Handarbeitsunterricht erworben werden, ist nicht haltbar. Handarbeit ist zwar ein Fach, das im Fächerkanon der Volksschule nicht fehlen darf. Es trifft jedoch nicht zu, dass Handarbeit von allen Schülerinnen und Schülern mit der gleichen Begeisterung besucht wird oder allen die gleichen aufbauenden Erlebnisse vermittelt.

Das Finanzhaushaltsgesetz (LS 611) verpflichtet den Regierungsrat zum mittelfristigen Ausgleich des Staatshaushalts. Um dieses Ziel zu erreichen, hat der Regierungsrat anfangs Mai 2003 Sparmassnahmen festgelegt. Von den Sparvorschlägen ist kein Bereich der kantonalen Aufgaben ausgenommen worden, auch bei der Volksschule müssen Einsparungen erfolgen. Diese beeinträchtigen jedoch die Grundprinzipien der Volksschule nicht, und der Zweckparagraph (§ 1 Volksschulgesetz, LS 412.11) wird nach wie vor umgesetzt. Dieser nennt bei der Umschreibung der Aufgaben der Volksschule u. a. das Ziel, grundlegende Kenntnisse und Fertigkeiten zu vermitteln. Auch hat die Volksschule – in Ergänzung zur Familie – den Auftrag, eine ganzheitliche Entwicklung der Kinder zu selbstständigen, verantwortungsbewussten und gemeinschaftsfähigen Menschen anzustreben.

Mit den vorgesehenen Sparmassnahmen wird kein Fach abgeschafft. Auch sehen die Sanierungsmassnahmen keinen Abbau von Realienlektionen vor. Nach wie vor können auch Steuerfussausgleichsgemeinden Biblische Geschichte, die als Freifach in der Lektionentafel der Primarschule aufgeführt wird, anbieten. Die Angebotspflicht für den konfessionell-kooperativen Religionsunterricht an der Oberstufe der Volksschule wird beibehalten, und das Projekt zur Weiterentwicklung in ein Fach «Religion und Kultur» wird weitergeführt.

#### *Aufnahmekontingente der Gemeinden im Asylwesen*

*KR-Nr. 196/2003*

*Anna Maria Riedi (SP, Zürich) hat am 23. Juni 2003 folgende Anfrage eingereicht:*

Asylsuchende werden im Kanton Zürich in einer ersten Phase in Durchgangszentren aufgenommen und betreut. In einer zweiten Phase werden sie den Gemeinden nach einem einheitlichen Schlüssel zugeteilt.

Im Zusammenhang mit der unlängst erfolgten Erhöhung des Aufnahmekontingentes von 0,8 auf 0,9 Prozent der Wohnbevölkerung einer Gemeinde bitte ich den Regierungsrat um die Beantwortung nachstehender Fragen:

1. Obwohl die Zuweisung von Asylsuchenden in den Kanton Zürich seit Monaten eher rückläufig ist, hat der Kanton den Verteilschlüssel erhöht. Welche Gründe führten dazu?
2. Die Abteilung Asylfürsorge des Kantons Zürich überprüft gemäss Antwort des Regierungsrates auf die Anfrage Germain Mittaz KR-Nr. 407/1998 quartalsweise die Aufnahmekontingente der Gemeinden nach dem Verteilschlüssel. In seiner Antwort auf die Anfragen Hans Rutschmann KR-Nr. 163/2002 und Peider Filli KR-Nr. 166/2002 stellt der Regierungsrat fest, dass nicht alle Gemeinden ihre Aufnahmekontingente erfüllen. Ich bitte den Regierungsrat, für die ersten beiden Quartale dieses Jahres in tabellarischer Übersicht für jede Gemeinde anzugeben, in welchem Grad sie das ihr zustehende Aufnahmekontingent erfüllt. Es ist auch anzugeben, welche Gemeinden sich bezüglich Aufnahme von Asylsuchenden einer Regionallösung angeschlossen haben.

Die Antwort des *Regierungsrates* lautet auf Antrag der Direktion für Soziales und Sicherheit wie folgt:

Der Bund hat auf Grund des Asylgesetzes vom 26. Juni 1998 die Kompetenz, Asylsuchende auf die Kantone zu verteilen. Nach dem zurzeit geltenden Verteilschlüssel hat der Kanton Zürich entsprechend seiner Bevölkerungszahl 17 Prozent der neuen Asylsuchenden zu übernehmen und ihnen die nötige Fürsorge zu gewähren.

Die Unterbringung und Betreuung der Asylsuchenden im Kanton Zürich erfolgt seit Jahren nach einem Zweiphasenkonzept. In einer ersten Phase werden die Asylsuchenden kollektiv untergebracht, wobei der Kanton für die Erfüllung dieser Aufgabe Leistungsverträge mit Betreuungsorganisationen abgeschlossen hat. In der zweiten Phase zeichnen die Gemeinden für die Unterbringung und Betreuung der Asylsuchenden zuständig.

Der Kanton Zürich verteilt die Asylsuchenden auf die Gemeinden entsprechend ihrer Bevölkerungszahl. Die massgebende Aufnahmequote hängt von der Anzahl fürsorgeabhängiger Asylsuchender (einschliesslich vorläufig Aufgenommener und Schutzbedürftiger ohne Aufenthaltsbewilligung) ab, die der Kanton in der ersten und die Gemeinden in der zweiten Phase zu betreuen haben.

Von Oktober 2001 bis 31. Mai 2003 lag die Aufnahmequote der Gemeinden bei 0,8% der jeweiligen Wohnbevölkerung. Im letzten Jahr ist die Zahl der neu eingereichten Asylgesuche stetig angestiegen, und dem Kanton Zürich sind gegenüber dem Vorjahr nahezu 30% mehr Asylsuchende zugeteilt worden. Die Anzahl fürsorgeabhängiger Asylsuchender ist nicht nur auf Grund des Anstiegs bei den Neuzuweisungen durch den Bund gewachsen, sondern auch wegen der gegenwärtigen wirtschaftlichen Lage, die Asylsuchende nach Ablauf der sechsmonatigen Arbeitsverbotsfrist kaum Arbeit finden lässt, die sie von der Sozialhilfe unabhängig macht.

Bereits Ende letzten Jahres wurden die Gemeinden von der zuständigen Direktion für Soziales und Sicherheit ersucht, ihre Aufnahmekontingente zu 100% zu erfüllen, um die Unterbringung der grossen Zahl der vom Bund zugewiesenen Asylsuchenden sicherzustellen. Es wurde auch wiederholt – so an einer Veranstaltung des Gemeindepräsidentenverbandes vom 20. Dezember 2002 und an einer Informationsveranstaltung für die Gemeinden zum Thema «Asylwesen im Kanton Zürich» vom 21. März 2003 – darauf aufmerksam gemacht, dass die Zuweisungsquote von 0,8% nur dank der Tatsache beibehalten werden konnte, dass etliche Gemeinden das Kontingent übererfüllten. Unter diesen sind besonders solche mit Erstphasenunterkünften und den so genannten Spezial- und Fachdiensten. Die Frage, ob die Quote auf 0,9 Prozent oder auf 1,0 Prozent zu erhöhen sei, wurde an den beiden erwähnten Veranstaltungen mit den Verantwortlichen der Gemeinden erörtert. Dabei zeigte es sich, dass die Vertreterinnen und Vertreter der Gemeinden eher für eine Erhöhung der Quote auf 1 Prozent plädierten. Der Regierungsrat hat sich dann auch in der Antwort auf die Anfrage KR-Nr. 368/2002 für eine Erhöhung nicht nur auf 0,9 Prozent, sondern auf 1 Prozent ausgesprochen. Da sich gegenüber dem Vorjahr die Tendenz des Anstiegs der Neueingänge jedoch nicht fortsetzte, sondern vielmehr im neuen Jahr über einige Monate eine leicht rückgängige Zahl der Asylgesuche gezählt wurde, beschloss der Regierungsrat, eine Anpassung der Quote auf 0,9 Prozent der Wohnbevölkerung, mit Wirkung

per 1. Juni 2003. Die Zahl der tatsächlich den Gemeinden zugewiesenen Asylsuchenden hängt dennoch allein mit der Entwicklung der neuen Asylgesuche sowie dem Bestand der fürsorgeabhängigen Asylsuchenden zusammen und nicht mit der Erhöhung des Aufnahmekontingents.

Kanton und Gemeindepräsidentenverband sind übereingekommen, auf eine Veröffentlichung der Erfüllungsquote der einzelnen Zürcher Gemeinden zu verzichten. Dies insbesondere deshalb, weil die gegenwärtige Erfüllungsquote einer Gemeinde eine Momentaufnahme darstellt und sich über einen kürzeren oder längeren Zeitraum betrachtet immer wieder ändern kann. Das ändert nichts daran, dass ein gemeinsames Interesse an einer Erfüllung durch alle Gemeinden besteht.

Zurzeit bestehen im Kanton Zürich zwei Bezirkslösungen und etliche Zusammenschlüsse von Gemeinden zur gemeinsamen Erfüllung der Aufgaben im Asylwesen. Der Bezirkslösung in Affoltern am Albis haben sich alle 14, derjenigen im Bezirk Andelfingen bis auf eine alle Gemeinden, 23 an der Zahl, angeschlossen. Für die Aufgabenerfüllung zusammengeschlossen haben sich die Gemeinden Geroldswil-Oetwil a.d.L.-Weiningen-Untereingstringen, Bubikon-Rüti, Dielsdorf-Regensberg, Hirzel-Hütten-Richterswil-Schönenberg, Pfungen-Dättlikon, Wetzikon-Seegräben und Winterthur-Kyburg.

### ***Zuweisung von neuen Vorlagen***

Zuweisung an die Kommission für Bildung und Kultur:

– **Frühenglisch**

Bericht und Antrag des Regierungsrates an den Kantonsrat KR-Nr. 396/2000, 4099

### ***Dokumentation im Sekretariat des Rathauses***

Im Sekretariat des Rathauses liegt zur Einsichtnahme auf:

- Protokoll der 12. Sitzung vom 1. September 2003, 8.15 Uhr

*Ratspräsident Ernst Stocker:* Im Weiteren beantragt Ihnen die Geschäftsleitung gemeinsame Behandlung der Behördeninitiativen Kantonsrats-Nummern 234/2003 bis 238/2003, 250/2003 bis 257/2003 und

260/2003 und 261/2003. Diese Geschäfte betreffen alle die Initiativen betreffend Lastenverteilung zwischen Kanton und Gemeinden und Städten und haben fast denselben Wortlaut.

### *Kantonsrat-Jassmeisterschaft*

*Ratspräsident Ernst Stocker:* Am letzten Montagnachmittag, 8. September 2003, fand die Kantonsrat-Jassmeisterschaft statt. Ich möchte Ihnen kurz die Rangliste mitteilen.

Rangliste Einzelschieber mit zugelosten Partnern: Im ersten Rang hat sich unser Ratsmitglied Hans Jörg Fischer von der Forch mit 2779 Punkten als Wanderpreisgewinner erwiesen. Den zweiten Rang erreichte Arnold Suter aus Kilchberg und den dritten Rang Hansruedi Schmid aus Richterswil.

Bei den Differenzlern hat sich Alt-Kantonsrat Ernst Jud als bester erwiesen und ist Gewinner des Wanderpreises. Im zweiten Rang hat ebenfalls ein Alt-Kantonsrat zugeschlagen, Paul Wietlisbach, und im dritten Rang der aktive Hans Egloff aus Aesch.

### *Internationales Parlamentarier-Fussballturnier*

*Ratspräsident Ernst Stocker:* Da unser Rat sich wirklich als sportlich erweist – nicht nur beim Jassen –, hat eine Delegation des Zürcher Kantonsrates am Internationalen Parlamentarier-Turnier an diesem Wochenende den zweiten Platz erreicht. Letztes Jahr konnte unsere Delegation Magdeburg im Finale 3 : 1 besiegen, was diesmal leider nicht gelang. Das Finale endete 0 : 0, und der gleiche Finalgegner wie vor einem Jahr in Magdeburg gewann im Elfmeterschiessen 5 : 4.

Im Team Kantonsratsparlament Zürich, welches von Alt-Kantonsrat Werner Furrer betreut wurde, wirkten mit: die Kantonsräte Reto Cavegn, Fredy Ganz, Hans Peter Frei, Alfred Heer, Emil Manser, Ralf Margreiter sowie Nationalrat Jürg Stahl, Gemeinderat Thomas Marthaler und EVP-Stadtparteipräsident Richard Rabelbauer.

Nachdem unsere beiden Nationalliga-A-Vertreter GC und Zürich momentan leider weder national noch international erfolgreich sind, freuen wir uns, dass der Kanton Zürich wenigstens eine Fussballmannschaft



stellen kann, die sich international behaupten kann. Herzliche Gratulation.

## **2. Tatbeweis gegen Südanflüge durch Verzicht auf Instrumentenlandesystem auf Piste 34 (ILS)**

Postulat Martin Bäumle (Grüne, Dübendorf), Barbara Hunziker Waner (Grüne, Zürich) und Thomas Weibel (Grüne, Horgen) vom 8. September 2003

KR-Nr. 263/2003, Antrag auf Dringlichkeit

Das Postulat hat folgenden Wortlaut:

1. Der Regierungsrat wird eingeladen, sich im Sinn eines Tatbeweises gegen neue Südanflüge mit allen zur Verfügung stehenden Mitteln für einen Rückzug der Einrichtung eines Instrumentenlandesystems (ILS) auf Piste 34 einzusetzen.
2. Der Regierungsrat wird eingeladen, sich dafür einzusetzen, dass die von den Einschränkungen betroffenen Flüge in den Sperrzeiten – insbesondere die betroffenen Interkontinentalflüge – nach Möglichkeit in Zeiten ohne Sperre zu verlegen.
3. Falls die Installation des geplanten ILS 34 Cat. I zur Aufrechterhaltung der wenigen interkontinentalen Langstreckenflüge bis zu Einführung eines gekröpften Nordanfluges unabdingbar wird, soll der Regierungsrat mit einer juristisch verbindlichen Regelung sicherstellen, dass das ILS 34 spätestens bei Einsatzbereitschaft eines gleichwertigen Nordanfluges der Cat. I (gekröpft) über deutsches Gebiet oder nach einer alternativen Flugmethode) sofort ausser Betrieb gesetzt und innert Jahresfrist wieder abgebaut wird.

Begründung:

Der Kantonsrat hat in den vergangenen Monaten mit der Überweisung verschiedener Vorstösse der Flughafenpolitik eine neue und klare Richtung gegeben: Plafond der Flugbewegungen bei maximal 320'000 pro Jahr, eine Nachtruhe von acht Stunden.

Ebenso hat sich der Kantonsrat vor Wochenfrist zwar sehr spät aber dafür klar für den gekröpften Nordanflug und damit gegen Südanflüge ausgesprochen. Hierzu müssen nun seitens der Regierung rasch Tatbeweise erfolgen, indem alles unternommen wird, dass kein ILS 34 installiert und das Flugregime Status quo (bis zum Jahr 2000) beibehalten wird.

Gemäss Angaben des neuen Flugplanes sind innerhalb der deutschen Sperrzeiten nur wenige Interkontinentalfluglandungen betroffen und der grösste Teil der betroffenen Landungen betrifft innereuropäische Flüge. Eine Einschränkung dieser innereuropäischen Flüge bis zur Inbetriebnahme eines Nordwestregime ist verantwortbar. Der volks- und betriebswirtschaftliche Schaden einer solchen Einschränkung ist deutlich geringer als der Schaden durch die Reaktionen der betroffenen Bevölkerung, die möglichen Steuerausfälle und die volkswirtschaftlichen Schäden durch die Einführung von Südanflügen und die möglichen Folgen aus Entschädigungsforderungen.

Südanflüge sind sowohl aus Sicht des Raumplanungsgesetzes als auch aus Sicht der Umweltschutzgesetzgebung völlig verfehlt. Aber auch eine neue Parallelpiste kann aus Gründen des Umwelt- und Raumplanungsrechtes und wegen Verletzung der Bundesverfassung nicht realisiert werden. Ein juristisches Gutachten hat klar belegt, dass eine neue Parallelpiste dem Moorschutzartikel in der Bundesverfassung widerspricht.

Trotzdem versucht Unique unbeirrt den Südanflug zu erzwingen mit der Einrichtung eines Instrumentallandesystems 34 (ILS) im Süden. Ebenso sollen mit der Dachziegelklammerung im Süden eine wesentliche Voraussetzung für ILS-taugliche Südanflüge geschaffen werden. Die betroffene Bevölkerung und die Behörden werden mit falschen Behauptungen und kurzen Fristen unter Druck gesetzt. Auf der anderen Seite will Unique langfristig immer noch – gemäss Unterlagen zum SIL-Verfahren – zusätzlich eine neue Parallelpiste realisieren. Wenn es der Regierungsrat ernst meint und wirklich ein definitives Betriebsreglement Status quo ohne Südanflüge (und ohne neue Nordstarts) will, dann muss jetzt ein Tatbeweis erfolgen und in einem ersten Schritt ein Verzicht auf ein ILS 34 eingeleitet werden. Demgegenüber soll sofort die Einführung des gekröpften Nordanfluges an die Hand genommen werden: In erster Priorität als Sichtanflug und innert maximal zwei Jahren als Cat. I-Anflug zum Beispiel mit MLS-Technologie (microwave landing system), dann kann auf die Installation eines ILS 34 im Süden verzichtet werden.

Sollte sich die Einrichtung eines ILS 34 trotz gegenteiligem Willen der Regierung für eine Übergangszeit nicht vermeiden lassen, braucht es klare vertragliche Abmachungen, dass dieses ILS sofort abgebrochen

wird, wenn der Nordwestanflug und/oder wieder das bis vor 2000 gültige Betriebsreglement geflogen werden kann.

#### Begründung der Dringlichkeit

Der Entscheid des Kantonsrates zum gekröpften Nordanflug stärkt dem Regierungsrat den Rücken zur Verhinderung der VOR/DME-Südanflüge per Oktober 2003 beziehungsweise insbesondere der ILS-Südanflüge per Oktober 2004. Regierungsrat Ruedi Jeker beteuerte im Rat nochmals, dass der Regierungsrat keine Südanflüge wolle. Nur ein entschiedenes und rasches Handeln von Kantons- und Regierungsrat können Südanflüge und damit massive Reaktionen der Bevölkerung im Süden noch verhindern.

*Martin Bäumle (Grüne, Dübendorf):* Dieser Rat hat sich vor knapp zwei Wochen deutlich – sehr spät zwar, aber deutlich – gegen Südanflüge ausgesprochen, indem er den gekröpften Nordanflug als Vorstoss überwiesen hat. Nun muss ein Tatbeweis erfolgen, dass das ILS im Süden gar nicht installiert wird. Es geht bei diesem Antrag auch um die Abwägung von Interessen, deshalb ist im zweiten Punkt gefordert, dass man nach Möglichkeit Flüge, insbesondere Interkontinentalflüge, in Zeiten ausserhalb der Sperre Deutschlands verlegen soll. Dass dies möglich ist, zeigen Unterlagen von Verkehrsplanern.

Drittens: Ich appelliere einmal mehr an den Norden, sich heute mit dem Süden gegen ein ILS einzusetzen, damit wir morgen gemeinsam gegen die Parallelpiste antreten können. Der Vorstoss bietet aber auch einen Ausweg an, indem das ILS trotzdem installiert werden kann, wenn es unabdingbar wird für den Flughafen, weil Alternativen nicht schnell genug realisiert werden können, woran ich allerdings zweifle, aber dass man verbindlich festlegt, dass dieses ILS wieder zurückgebaut wird, sobald das Nordwestregime in Kraft treten kann.

Das Sicherheitsargument, welches das Bundesamt für Zivilluftfahrt (Bazl) neu vorbringt, kann für mich nicht als Ausrede genügen, denn ich zweifle daran, dass das wirklich dann letztlich ein Punkt sein wird. Die Sicherheit im Süden ist nicht nur wegen der Bevölkerungsdichte ein Problem. Ich betrachte vor allem den langen Landeanflug über fast Minimalflughöhen als Problem, welches das Bazl eigentlich aufnehmen sollte.

Auch an den Osten möchte ich meinen Appell richten. Warum kein ILS im Osten in den Vorstoss packen? Im Osten haben wir bei Westwind-

lage notwendige Anflüge, und da bin sicher nicht ich derjenige, der nach einem Absturz dort die Sicherheit des ILS, welches ja als Sicherheitsargument verkauft wird, heute in ein Postulat packen würde, um dies nicht zu realisieren. In Lugano hat sich gezeigt, dass wenn ein Anflugregime nicht ... *(Die Redezeit ist abgelaufen.)*

*Hartmuth Attenhofer (SP, Zürich):* Es gibt drei Gründe, die Dringlichkeit zu unterstützen, was von einem Teil der SP-Fraktion getan wird.

Erstens: Es geht darum, dem Regierungsrat den Rücken zu stärken, ihn zu mandatieren mit gewichtigen Argumenten, damit er in weiter führende Verhandlungen treten kann. Die Lösung für ein gutes Fluglärmmanagement kann nur in der raumplanerischen Vernunft, in der umweltpolitischen Klarheit, in der volkswirtschaftlichen Rason und in der sozialverträglichen Verantwortung liegen.

Zweitens: Zehntausende von Menschen in Zürich-Nord wohnen im sozialen und kommunalen Wohnungsbau. Und dieser soziale und kommunale Wohnungsbau gerät jetzt unter Druck. Es sind mehrere Milliarden Franken in diesen Wohnungsbau, in den sozialen Frieden, in die Sozialverträglichkeit investiert worden. Dieser Wohnungsbau kommt jetzt unter Druck durch die Südanflüge, was zu einem Wertzerfall führen könnte. Darum gilt es, diesen Wertzerfall möglichst schnell abzuwenden.

Drittens: Es geht darum, gegenüber dem rot-grünen Berlin ein klares und deutliches Zeichen zu setzen. Kommenden Freitag wird Gerhard Schröder in die Schweiz zu einem Arbeitsgespräch kommen. Gerhard Schröder hat am Wochenende verlauten lassen, dass der politische Weg vorbei sei, dass man sich jetzt auf dem gerichtlichen treffen müsse. Das kann nicht die Zukunft sein! Es geht darum, Gerhard Schröder und der rot-grünen Regierung klar aufzuzeigen, dass wir bereit sind, einen politischen Weg einzuschreiten und nicht einen gerichtlichen. Unsere Argumente sind für das rot-grüne Berlin intakt. Wir haben saubere ökologisch und soziale Argumente.

Ich bitte Sie, die Dringlichkeit zu unterstützen.

*Bruno Dobler (SVP, Lufingen):* Dass der Wille in Bundesbern in Sachen Staatsvertrag mit Deutschland, um die Schweizer Interessen

wahrzunehmen, fehlt, ist eine Tatsache. Diesen Freiraum nutzen die Postulanten für ihre Zwecke.

Auch ich bin gegen Südanflüge, doch mit dem vorliegenden Postulat haben wir keinen konstruktiven Vorschlag gegen die Südanflüge, sondern einen Vorschlag zur Demontage unseres Flughafens auf dem Tisch. Dieses Postulat ist ein Wolf im Schafspelz. Die Punkte 1 und 3 des Postulates beißen sich in den Schwanz. In Punkt 1 wird verlangt, dass der Regierungsrat keine Südanflüge einsetzen soll und in Punkt 3, dass wenn, dann doch keine. Solche Forderungen werden selbst für den besten Regierungsrat zur unlösbaren Aufgabe.

Punkt 2 des Postulates verlangt vom Regierungsrat weiter, dass die Interkontinentalflüge in Zeiten ohne Sperre verlegt werden. Damit wollen die Postulanten die Europaverbindungen dem Interkontinentalangebot opfern. Es gibt zwei Gründe, warum das nicht geht:

Erstens: Interkontinentalflüge kann man nicht einfach in andere Zeiten umlegen. Die ausländischen Fluggesellschaften stimmen viele tausend Kilometer von der Schweiz entfernt ihr eigenes Kurzstreckennetz auf die Interkontinentalstrecken ab. Diese Netzwerke orientieren sich weder an lokalen Streitereien noch an zürcherisch-grünen Parteiinteressen.

Und zweitens: 70 Prozent des Schweizer Aussenhandels erfolgen mit europäischen Staaten. Die Schweizer Wirtschaft, allen voran die KMU, sind vital auf das europäische Streckennetz angewiesen, und genau das wollen die Postulanten opfern.

Nun aber zur Dringlichkeit oder gegen die Dringlichkeit: Weil erstens das Postulat keine Lösung gegen die Südanflüge darstellt, zweitens das Postulat den Flughafen demontiert und drittens die Umsetzung ... (*Die Redezeit ist abgelaufen.*)

*Lukas Briner (FDP, Uster):* Ich spreche zur Dringlichkeit oder besser zur Nichtdringlichkeit des Postulates von Martin Bäumle.

Zum ersten Postulatspunkt ist zu sagen, dass etwas nicht dringlich sein kann, wofür es bereits zu spät ist. Der Flughafen Kloten will nicht von Süden angefliegen werden – er wollte das auch nie, so wenig wie er Anflüge von Osten im heutigen Ausmass möchte –, aber er muss heute gezwungenermassen Südanflüge anstreben und die Vorbereitungen für das ISL mit Hochtouren vorantreiben. Schon eine Dringlicherklärung dieses Postulates wäre ein völlig falsches Signal – Gerhard Schröder würde es gar nicht zur Kenntnis nehmen, aber andere Leute – und wür-

de unnötige Unsicherheit schaffen, aber auch falsche Hoffnungen wecken.

Dass überhaupt von Süden und vermehrt von Osten angefliegen werden muss, verdanken wir einem eidgenössischen Verkehrsminister, der einen Staatsvertrag unterzeichnet hat, welcher sich einstweilen nur mit Südanflügen umsetzen lässt, der einer Inkraftsetzung vor dem Parlamentsentscheid zustimmt und damit die rechtliche Position unseres Landes wesentlich erschwert hat und der nicht die geringsten Bemühungen unternahm und unternimmt, den Bundesrat zu energischen Abwehrmassnahmen gegen einseitige deutsche Schikanen zu bewegen; einem Verkehrsminister schliesslich, der kurz vor Beginn eben dieser Südanflüge plötzlich noch prüfen lässt, ob sie auch wirklich sicher seien.

Zum zweiten Punkt: Änderungen von Flugplänen, sind – wenn überhaupt – zu jeder Zeit möglich. Und wo sie nicht möglich sind, sind sie erst recht nicht dringlich; den Rest hat Bruno Dobler soeben richtig erklärt.

Und zu Punkt 3: Die Postulanten möchten ein Verfalldatum des Blindlandsystems. Schön wäre es, wenn man dieses System so ausgestalten könnte, dass es sich nach drei oder vier Jahren selbst zerstört. So hätte man Gewissheit, dass nach der Einführung der Anflugrouten von Norden es nicht mehr funktionieren würde. Dies lässt sich aber rechtlich kaum simulieren, wir werden auf andere Weise dafür sorgen müssen, dass nach den erhofften gekröpften Nordanflügen das System ausser Betrieb genommen wird.

Wir lehnen – Sie haben es gemerkt – die Dringlichkeit ab und bitten Sie, ein Gleiches zu tun.

*Richard Hirt (CVP, Fällanden):* Es wird Sie nicht erstaunen, dass ich für die Dringlichkeit plädiere. Es ist ja in der vorletzten Sitzung mit glasklarer Mehrheit überwiesen worden, dass der gekröpfte Nordanflug forciert werden soll. Die Regierung hat sich auch noch nie so klar gegen vermehrte Ost- und Südanflüge ausgesprochen wie in diesem Postulat. Es war eine ganz klare Antwort des Regierungsrates. Ich glaube, die Leute hier drin überschätzen immer ein Postulat. Regierungsrat Ruedi Jeker wird morgen nicht auf den Flugplatz gehen und die Pfähle ausreissen, die für ein ILS abgesteckt sind, sondern er wird ein Jahr lang prüfen, ob irgend etwas zu tun sei; das ist der Auftrag eines dring-

lichen Postulates: ein Jahr Zeit. Aber ich meine, es ist ein wichtiges Signal Richtung Bern und Richtung Regierung, wenn wir versuchen, ein ILS zu verhindern, das für 30 oder mehr Millionen Franken nachher sicher gebraucht werden wird. Denn keine Privatfirma wird, besonders wenn ihr das Wasser am Hals steht, 36 Millionen Franken investieren – und für den Ostanflug 60 Millionen Franken –, wenn das dann nicht auch gebraucht wird. Das wäre eine Illusion.

Ein Grossteil meiner Fraktion wird für die Dringlichkeit stimmen.

*Ruedi Lais (SP, Wallisellen):* Dass dieser Vorstoss superdringlich ist, davon braucht Martin Bäumle uns andere Nationalratskandidatinnen und -kandidaten natürlich nicht zu überzeugen. Wir gönnen ihm, dass aus dem Dübendorfer Bäumli bald eine Berner Eiche wird, aber für solche Wahlkampfscherze ist dieses Thema ja viel zu ernst.

Am 26. Juni 2003 stimmte Deutschland einem Aufschub der einseitigen Verordnung zu, die diesen abgelehnten Staatsvertrag in verschärfter Form ersetzte. Im Gegenzug sicherte die Schweiz Deutschland die Einrichtung dieses heute diskutierten ILS zu. Das Postulat Martin Bäumle verlangt also, dass die Schweiz dieses Wort bricht. Die Dringlichkeit für diesen Wortbruch ist für einen grossen Teil der SP-Fraktion nicht gegeben.

Seien wir uns bewusst, dass Deutschland nicht nur auf mittlere Frist den gekröpften Nordanflug verhindern kann! Es kann auch kurzfristig weitere Verschärfungen der Verordnung und noch mehr Süd- und Ostanflüge juristisch durchsetzen und die Nordlandungen bei schlechter Sicht und nasser Piste sofort abstellen. Dann kann Zürich nicht mehr angefliegen werden. Politisch geben wir den Deutschen dazu die Berechtigung, wenn wir noch vor Ende Oktober 2003 – und das verlangt ja die Dringlichkeit – die Zusage vom 26. Juni 2003 widerrufen. Weder aus dem Furttal, aus dem Unterland noch aus dem Osten und Winterthur sind bisher solche destruktiven Vorstösse gekommen, aus keiner Fraktion. Diese Regionen hielten die Türen für neue Lösungen immer offen, aber auch dort hat die Geduld Grenzen. Das Wahlkampffieber rechtfertigt es nicht, neues Öl oder Flugbenzin ins Feuer zu giessen.

Den Grünen mag es recht sein, wenn der Flughafen zeitweise geschlossen wird, wir ändern sollten aber unsere Verantwortung anders interpretieren und die Dringlichkeit ablehnen.

*Heinz Jauch (EVP, Dübendorf):* Die Zürcher Regierung hat in ihrem Bericht zum dringlichen Postulat zur raschen Realisierung des gekröpften Nordanfluges mit aller Deutlichkeit festgehalten oder ausgesagt, dass sie an der Nordausrichtung des Flughafens festhalten wolle, und sich klar für den gekröpften Nordanflug ausgesprochen. Ebenso wichtig war für mich die Aussage der Regierung im selben Bericht, dass die vermehrten Ostanflüge und die neuen Südanflüge höchstens als Übergangslösung in Frage kommen können. Wir haben heute eigentlich lediglich über die Dringlichkeit des Postulates zu entscheiden, und da meine ich, dass nachdem der Kantonsrat in diesen Tagen das Postulat an die Regierung überwiesen hat, wir heute dem Regierungsrat weiterhin den Rücken stärken und uns für Dringlichkeit des Postulates aussprechen sollten.

Deshalb unterstützt die EVP-Fraktion die Dringlichkeit und ich bitte Sie, dasselbe auch zu tun.

*Gaston Guex (FDP, Zumikon):* Das Fuder des Postulates ist überladen. Und – wie so oft in einem solchen Fall – kommt dann das Gefährd nicht mehr vom Fleck. Ich unterstütze das Votum meines Vorredners Lukas Briner voll und ganz, würde aber in der Forderung nach einer begrenzten Betriebsbewilligung des ILS auf Piste 34 weiter gehen. Das ILS darf nur installiert werden, wenn Übergangslösungen ohne ILS zu unverantwortbaren Kapazitätseinbussen führen. Der Flughafen darf in seiner Existenz nicht gefährdet werden.

Zweitens: Muss das ILS installiert werden, erwarten wir vom Regierungsrat, dass er vom Bundesrat bis Jahresende eine rechtlich verbindliche Zusage zur zeitlichen Beschränkung erhält, ein in der heutigen Situation der Rechtsunsicherheit nicht einfaches Verfahren. Wir sind selbstverständlich bereit, den Regierungsrat in dieser Sache zu unterstützen.

Drittens: Der Druck auf die Realisierung des gekröpften Nordanfluges muss von unserer Seite – Volk und Regierung – mit allen zur Verfügung stehenden Mitteln aufrechterhalten werden.

Viertens: Wir erwarten vom Regierungsrat weiter, dass er mit allem Nachdruck in Bern interveniert, damit Verhandlungen mit Deutschland auf Bundesebene wie auf Landesebene – da kommt es dann auch noch auf die Arbeitsteilung Bund/Kanton an – fortgeführt werden und das



Dossier endlich in andere Hände gelegt wird. Bundesrat Moritz Leuenberger ist der falsche Mann für dieses Dossier.

Nächster Punkt: 32 Beschwerden wurden gegen Südanflüge eingereicht, 14 Beschwerden gegen das ILS auf Piste 34. Ich gehe davon aus, dass die verantwortlichen Stellen bei Bund und Kanton diese Zeichen von Betroffenen ernst nimmt und unseren demokratischen und rechtsstaatlichen Gepflogenheiten folgend mit der ILS-Installation zuwarten. Wie gesagt ... (*Die Redezeit ist abgelaufen.*)

*Lorenz Habicher (SVP, Zürich):* Dieser vom Regierungsrat geforderte Tatbeweis ist äusserst kurzsichtig und dumm. Sie fordern mit Ihrem Postulat einen dringlichen Verzicht auf flugrelevante Sicherheitseinrichtungen. Nicht nur, dass die Südanflüge stattfinden werden, nein, Sie wollen auch auf die Sicherung – und ein ILS 34 ist nichts anderes als eine flugrelevante Sicherheitseinrichtung für eine sichere Landung – auf diese nötige zusätzliche Sicherheit für die Bevölkerung im Süden wollen Sie auch noch dringlich verzichten. Die Grünen nehmen also – überspitzt formuliert – einen Absturz bei den Südanflügen bewusst in Kauf. Sie provozieren also ein zusätzliches Sicherheitsrisiko, um politische Ziele zu erreichen. So ein Vorstoss ist verwerflich, ja zynisch und ausserordentlich dumm.

Ich wohne in der Stadt Zürich und mir gefällt die Vorstellung von Südanflügen auch nicht. Aber wenn schon Südanflüge stattfinden, dann bitte mit maximalen Sicherheitseinrichtungen und den bestmöglichen technischen Hilfsmitteln, um ein mögliches Risiko zu minimieren. Ein dringlicher Verzicht auf das ILS 34 bedeutet, ein zusätzliches Risiko wissentlich und vorsätzlich zu verursachen und somit durch die Grünen des Kantons Zürich und eventuell durch andere Irrläuferinnen und Irrläufer in diesem Rat zu verantworten. Mit dieser Dringlichkeit laden Sie sich enorm viel Verantwortung auf. Ich hoffe, die Grünen sind auch bereit, diese Verantwortung nach den Wahlen zu tragen.

Es wird Südanflüge geben. Ich bin stets für diese Tatsache kommender Südanflüge eingestanden. Dieses dumme Postulat verdient keine Dringlichkeit und auch keine weitere Unterstützung.

*Daniel Vischer (Grüne, Zürich):* Ich weiss nicht, Ruedi Lais, ich glaube gar nicht, dass die Anflugrouten et cetera ein parteipolitisches Thema sind. Ich glaube, Ihnen ist auch aufgefallen, dass eigentlich die

meisten in diesem Saal nach ihrer Herkunft stimmen. Es gibt einige wenige, die übergeordnet argumentieren, wie zuweilen zum Beispiel Dorothee Jaun. Aber machen wir uns nichts vor, die Wähler sind nicht so dumm, dass sie meinen, die Parteien können das Problem lösen, sondern es ist ein Wettkampf zwischen verschiedenen Regionen. Immerhin meinte Gerhard Schröder ja, er müsse Südanflüge auch deswegen haben, weil er nicht wollte, dass Süddeutschland beeinträchtigt würde, derweil seine Villenbesitzer, Steuerflüchtlinge aus Deutschland, geschont würden. Nun hat sich herumgesprochen, dass das Problem der Südanflüge ein bisschen weiter geht. Ich denke, nicht zuletzt die Dynamik des Protestes der Stadt Zürich gegen Südanflüge ist in einem gewissen Sinne federführend geworden. Gott sei Dank, in dieser Angelegenheit hat es sich gezeigt, dass es eigentlich um eine grundsätzliche Frage geht. Dieser Rat hat sich eigentlich festgelegt mit dem Konzept des gekröpften Nordanflug; dieses ist weiter zu verfolgen.

Nun, ein Postulat ist ein Postulat und letztlich entscheidet immer der Regierungsrat über dessen technische Durchführung. Aber Dringlichkeit heisst ja, dass sich der Regierungsrat innert dringlicher Frist positionell festlegt gegenüber Rat und Öffentlichkeit. Und nicht viel anderes als das will ja diese Dringlichkeit. Ich denke, es ist sinnvoll, dass in dieser Phase der Unsicherheit der Regierungsrat sich in dieser kurzen Frist festlegt. Es ist einiges im Gang. Wer meint, das Dossier sei geschlossen, könnte sich schön täuschen. Es ist sinnvoll, dass sich der Kantonsrat diesbezüglich positioniert.

*Dorothee Jaun (SP, Fällanden):* Lieber Lukas Briner, normalerweise verbreiten Sie keine falschen Tatsachen. Heute haben Sie das aber getan und das bedarf einer klaren Entgegnung: Unser Verkehrsminister Moritz Leuenberger ist nicht schuld daran, dass wir ab Oktober 2003 jeden Morgen im Süden überflogen werden. Die Schuld daran liegt bei Ihnen und bei Ihnen (*die Votantin weist auf die Sitzreihen der FDP- und SVP-Fraktionen*), die Sie den Staatsvertrag verhindert haben. Hätten wir nämlich den Staatsvertrag genehmigt, dann hätten wir im Süden nur an Wochenenden am Morgen Überflüge. Und wir hätten die ganze Woche über Ruhe, und das erst noch in drei Jahren. Sie haben den Staatsvertrag nicht gewollt und wollen nun den Südbewohnern glaubhaft machen, es sei die Schuld von Bundesrat Moritz Leuenberger, dass sie ab Oktober 2003 diese enormen Überflüge haben. Das ist schlicht

nicht wahr! Sie haben in Kauf genommen, dass Deutschland die Retorsionsmassnahmen ergreift. Nun macht es Deutschland und dafür tragen Sie die Verantwortung!

*Martin Bäumle (Grüne, Dübendorf):* Lieber Bruno Dobler, es geht gar nicht darum – wenn man das Postulat genau gelesen hat –, das ILS jetzt sofort zu verhindern. Ich habe einen Ausweg darin skizziert, um eben den Flughafen nicht einzuengen. Wer mir vorwirft, dass mit dem Postulat der Flughafen demontiert wird, liegt völlig falsch. Sie haben nämlich Punkt 3 gar nicht erwähnt.

Das ist genau die Möglichkeit, hier auch einzugreifen. Ich werde bei gewissen Leuten, wie bei Lukas Briner, den Gedanken nicht los, dass sie eigentlich gar nicht gegen Südanflüge sind, sondern nur mit Schuldzuweisungen und Lippenbekenntnissen arbeiten. Auch bei Ruedi Lais habe ich manchmal den Verdacht, dass er ein Mandat von Unique hat, denn mit seinem Votum gegen diesen Vorstoss habe ich langsam aber sicher grosse Mühe. Wenn das Sicherheitsargument vorgebracht wird, lieber Lorenz Habicher, dann dürfte ab Oktober 2003 garantiert nicht von Süden her angefliegen werden. Aber genau mit einem Postulat, sofern es heute dringlich erklärt wird, haben wir noch die Chance, in einem Jahr eine Alternative aufzuzeigen. Lugano-Agno hat es gezeigt, wenn man nicht mehr 3,5 Grad anfliegen kann, werden relativ rasch neue Lösungen auf den Tisch gebracht.

Wer das Sicherheitsargument einbringt, muss eigentlich sagen, es darf auf keinen Fall im Oktober 2003 geflogen werden, der Flughafen muss geschlossen werden. Aber davon spricht niemand. Es geht um das Jahr 2004, um Alternativen zum ILS, oder – wenn es dann keine gibt – ein provisorisches ILS, das aber mit Garantie wieder abgebrochen wird. Aber ein ILS im Norden zu installieren, wäre wahrscheinlich nicht die grössere Fehlinvestition als ein ILS im Süden, das dann wirklich, wenn es ernst gemeint ist, nicht definitiv eingeführt wird. Aber wie gesagt, daran zweifle ich bei einigen Voten hier drin. Ich habe das Gefühl, es sind Lippenbekenntnisse, und das bedaure ich.

*Lukas Briner (FDP, Uster):* Sorry, lieber Martin Bäumle, wenn Ruedi Lais und ich einmal etwas gemeinsam haben, dann ist es, dass wir kein Mandat von Unique oder der Flughafen AG haben, sondern unsere Meinung hier kundtun.

Ich selbst bin weiss Gott gegen Südanflüge, habe das immer gesagt und immer vertreten. Also die müssen wir dann einführen, wenn es keine Alternative mehr gibt; das ist der eine Punkt.

Und der andere – zu Dorothee Jaun: Es ist eine Verkürzung der Tatsachen, wenn man einfach darlegt, wir hätten eine Ohrfeige aus Deutschland hinnehmen müssen, damit wir nicht noch eine zweite kriegen. Das ist keine Politik. Es ist sicher nicht die Schuld des Verkehrsministers Moritz Leuenberger allein, sondern des Gesamtbundesrates, der von Anfang an einen Beamten, der für internationale Vertragsverhandlungen nicht ausgebildet ist, ins Feuer geschickt und am Schluss das Resultat einfach abgesehnet hat. Wenn der Bundesrat bereit gewesen wäre, die gesamte Aussenpolitik und nicht nur das Dossier Luftfahrt ins Spiel zu bringen, und mit Nachdruck Deutschland zu verstehen gegeben hätte, dass das eine nachhaltige Verschlechterung der Beziehungen zu unserem Land hätte, wäre die Chose anders gelaufen.

*Richard Hirt (CVP, Fällanden):* Ich möchte einfach auch die falsche Aussage von Dorothee Jaun korrigieren. Es ist ja im Staatsvertrag vorgesehen gewesen, an 142 Tagen des Jahres diese Anflüge zu machen, und zwar in den sensiblen Morgen- und Abendstunden. Und der gute Bundesrat Moritz Leuenberger hat am Fernsehen nachher ganz betupft gesagt, dass er nachverhandelt hat, mit dem Staatsvertrag wären gar keine Südanflüge nötig gewesen. Er hat sich dann aber später korrigiert. Das heisst für mich, dass er das Dossier überhaupt nicht im Griff hat.

#### *Abstimmung*

**Der Antrag auf Dringlicherklärung wird von 34 Ratsmitgliedern unterstützt. Damit ist das Quorum von 60 Stimmen nicht erreicht.** Das Geschäft wird als gewöhnliches Postulat auf die Traktandenliste gesetzt.

Das Geschäft ist erledigt.

### **3. Gesetz über den Beitritt zur revidierten Interkantonalen Vereinbarung über das öffentliche Beschaffungswesen vom 15. März 2001**

Antrag der Redaktionskommission vom 29. August 2003 **4036b**

*Hartmuth Attenhofer (SP, Zürich), Präsident der Redaktionskommission:* Wir haben zur Vorlage 4036b keinen Kurztitel kreiert, weil sich dieses Gesetz viel zu wenig im Direkteinsatz befindet. Das Gesetz umfasst lediglich sechs Paragraphen, wobei der erste Paragraph eine Vereinbarung inkludiert. Diese Vereinbarung umfasst elf Seiten in dieser Vorlage, hat 23 Artikel und zwei Anhänge. Die Vereinbarung allerdings ist eine interkantonale Vereinbarung, die nicht durch den Kantonsrat erarbeitet worden ist, folglich hat die Redaktionskommission diese Vereinbarung nicht redigiert. Möchten hätten wir das schon wollen, aber dürfen haben wir nicht gekonnt, weil wir, wie gesagt, die Kompetenz dazu nicht haben (*Heiterkeit*). Wir können nicht in etwas eingreifen, das andere Kantone bereits redigiert haben.

Wir bitten Sie, dieser Vorlage zuzustimmen; das ist unser Antrag.

*Richard Hirt (CVP, Fällanden):* Ich habe nur eine Bemerkung: Ich weiss, dass vor allem im Nichtstaatsvertragsbereich die Unternehmer und die Gemeinden nicht sehr glücklich sind über die Verfahren und die Bereiche und die Schwellenwerte. Ich möchte einfach anregen, dass vielleicht Baudirektorin Dorothee Fierz sie gelegentlich mal mitnimmt und auch versucht, eine Evaluation zu machen, wie wirksam diese Vereinbarung ist. Die Bauarbeiten sollten ja eigentlich besser und billiger werden, aber ich habe an sehr vielen Orten den Eindruck, das werden sie nicht, sie werden komplizierter. Die Verfahren werden sehr schwierig, und es wird fast mehr in die Formalität hineingesteckt als nachher in die Qualität. Dies nur als Anregung, nicht als irgend eine Kritik. Es wäre nicht schlecht, wenn man vielleicht einmal im Rahmen der Baudirektorenkonferenz auch eine Evaluation dieser Probleme durchführen würde. Das ist einfach meine Erfahrung aus diesen Vergaben im Nichtstaatsvertragsbereich.

*Detailberatung*

1074

*Titel und Ingress*

*§§ 1, 2, 3, 4, 5 und 6*

Keine Bemerkungen; genehmigt.

*Schlussabstimmung*

**Der Kantonsrat beschliesst mit 133 : 0 Stimmen, dem Gesetz über den Beitritt zur revidierten Interkantonalen Vereinbarung über das öffentliche Beschaffungswesen vom 15. März 2001 gemäss Antrag der Redaktionskommission zuzustimmen.**

*Abschreibung eines Vorstosses*

*Postulat KR-Nr. 353/2000 betreffend Anpassung der Verfahrenslimiten der Submissionsverordnung*

*Ratspräsident Ernst Stocker:* Die vorberatende Kommission schlägt Ihnen die Abschreibung des Postulates vor. Ein anderer Antrag wird nicht gestellt. Sie haben so beschlossen.

**Das Postulat KR-Nr. 353/2000 wird abgeschrieben.**

Das Geschäft ist erledigt.

**4. Seetunnel, Umfahrung Zürich** *(Reduzierte Debatte)*

Bericht und Antrag des Regierungsrates vom 5. März 2003 zu der Motion KR-Nr. 267/1999 und geänderter Antrag der KEVU vom 13. Mai 2003 **4058a**

*Ratspräsident Ernst Stocker:* Wir haben reduzierte Debatte beschlossen. Weil es sich hier um ein etwas spezielles Geschäft handelt, hat zuerst Regierungsrätin Dorothee Fierz das Wort.

*Regierungsrätin Dorothee Fierz:* Es ist ja eher unüblich, dass ein Mitglied des Regierungsrates zu Beginn der Beratung eines Geschäftes das Wort ergreift. Im Zusammenhang mit der Erledigung der Motion Kantonsrats-Nummer 267/1999 entspreche ich damit dem Wunsch der vorberatenden Kommission.

Es waren in der vorberatenden Kommission Bedenken der Motionäre vorhanden, wie es nun im Rahmen der Projektbearbeitung weitergehen

soll. Ich habe mich bereit erklärt, dazu Stellung zu nehmen, damit bei der Erledigung dieser Motion heute nicht unnötig eine Seetunnel- oder Stadttunneldiskussion beginnt.

Auf Seite 4 der Vorlage 4058 steht ausdrücklich, wie der Regierungsrat den Planungsauftrag jetzt weiterbearbeiten will. Ich sage ausdrücklich zuhanden des Protokolls, dass dies vier Punkte, die bezüglich des weiteren Vorgehens aufgelistet sind, die volle Gültigkeit behalten, auch wenn wir heute auf die Motion zurückkommen, diese dann nicht überweisen und damit die Pendeuz vom 20. März 2000 schicklich erledigen. Dieser Kantonsratsbeschluss hat also keinen Einfluss auf unseren Planungsauftrag.

*Ratspräsident Ernst Stocker:* Die vorberatende Kommission schlägt Ihnen vor, auf die Vorlage nicht einzutreten.

*Sabine Ziegler (SP, Zürich), Präsidentin der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt (KEVU):* Die Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt befasste sich intensiv mit dieser Vorlage, wobei die Frage des Baus des Seetunnels, um den es eigentlich geht, nicht im Vordergrund der Diskussion stand. Vielmehr mussten wir uns mit dem formalen Aspekt befassen, und zwar deshalb:

Der Kantonsrat überwies dem Regierungsrat die Motion am 20. März 2000. Es handelte sich um eine Motion, welche nach dem neuen Gesetz behandelt werden muss, also im einstufigen Verfahren. Das heisst, dass die Regierung dem Motionstext entsprechend dem Kantonsrat eine Kreditvorlage für den Bau des Seetunnels hätte unterbreiten müssen. Dies wäre ein Aufwand von 7 bis 8 Millionen Franken, weil es nicht nur die Planungsgrundlage, sondern auch die Grundlage für den Umweltverträglichkeitsbericht zweiter Stufe hätte beinhalten sollen. Die Regierung lehnte aber die Überweisung ab. Mit der Sammelvorlage 3893 beantragte er wiedererwägungsweise auf die Überweisung zurückzukommen und die Motion abzuschreiben.

Der Kantonsrat hat im Antrag der KEVU diesen Antrag abgelehnt, hat aber in Aussicht gestellt, nach der vorliegenden Zweckmässigkeitsbeurteilung Seetunnel, welche im Herbst 2002 vorgelegt wurde, einen erneuten Abschreibungsantrag gutzuheissen. Diese Zweckmässigkeitsbeurteilung wurde vorgelegt und der Regierungsrat stellt mit der Vorlage 4058 nun den Antrag, die Motion als erledigt abzuschreiben.



Abschreibung geht nicht! Eine Abschreibung einer überwiesenen Motion ist im Kantonsratsgesetz nicht vorgesehen. Die KEVU hatte daher zwei Möglichkeiten. Die eine war: Augen zu und durch, die andere war, einen formal möglichst korrekten Weg zu suchen.

Über den Inhalt war man sich weit gehend einig. Man soll und will nicht eine mehrere Millionen Franken schwere Ausgabe – man spricht, wie gesagt, von 7 bis 8 Millionen Franken, die die Ausarbeitung einer Kreditvorlage kosten würde – auslösen. Also diese Aktion ist sozusagen schon die erste Stufe einer Sparvorlage. Um die Motion zu erfüllen, nachdem die Resultate der Zweckmässigkeitsbeurteilung vom letzten September 2002 relativ eindeutig ausgefallen sind und der Bau des Seetunnels in absehbarer Zeit nicht realisiert wird, Augen zu und durch! Die Frage war einzig, wie man aus dieser verzwickten Situation herausfindet. Für die Variante «Augen zu und durch!» sprach, dass man einen möglichst einfachen, also den vom Regierungsrat beantragten Weg wählen sollte, um das Thema, welches inhaltlich weit gehend gleich beurteilt wurde, vom Tisch zu haben.

Aber wir haben den formal korrekten Weg gewählt. Für die andere Variante, nämlich jene, den möglichst korrekten Weg zu wählen, spricht, dass diese Vorlage zur gängigen Praxis werden könnte, dass man eben plötzlich Motionen zu Postulaten oder Pseudopostulaten reduziert. Man würde die Kraft der Motion als parlamentarisches Instrument schwächen, indem man die Motionen gleich wie Postulate behandeln und mit einem Bericht abschreiben würde. Dies wollte die KEVU nicht riskieren. Bestärkt wurde sie in ihrer Haltung durch ein Exposé der Parlamentsdienste, das die beschriebene formale Sichtweise bestätigte und der Kommission empfahl, dem Kantonsrat den Antrag zu stellen, auf die Überweisung wiedererwägungsweise zurückzukommen und dann die Motion nicht zu überweisen. Mit diesem Vorgehen wäre dann die Motion vom Tisch, und dies beantragt Ihnen nun die KEVU grossmehheitlich. Fazit: Eigentlich wäre es spannend, sich mit Inhalten, statt mit Formalem oder Formalitäten auseinander zu setzen. In diesem Falle sahen wir uns gezwungen, uns mit der Frage der formalen Abwicklung zu befassen.

Ich hoffe, dass wir einen guten Weg aus der verzwickten Situation gefunden haben, und beantrage Ihnen im Namen der klaren Mehrheit der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt, auf die Vorlage 4058

nicht einzutreten, danach auf den Überweisungsentscheid des Kantonsrates zurückzukommen und die Motion dann nicht zu überweisen.

*Thomas Weibel (Grüne, Horgen):* Nehmen wir das Positive vorweg: Mit diesem Antrag ist der Seetunnel vom Tisch. Dafür haben wir Grünen zusammen mit den betroffenen Anwohnern immer gekämpft. Nun will man jedoch den Teufel mit dem Beelzebub austreiben, «Stadttunnel» ist das neue Zauberwort; dies obwohl auch der Regierungsrat festhält, dass eine neue attraktive Strassenverbindung nicht nur Verkehr anzieht, sondern auch zusätzlichen Verkehr generiert, und dies mit Ziel oder Quelle in einem vom öffentlichen Verkehr bestens und hervorragend erschlossenen Gebiet.

Neue Strassen sind nicht die Lösung für die Verkehrsprobleme unsere Agglomeration, ganz im Gegenteil. Der anschwellende Verkehrsstrom nähert sich beschleunigt dem totalen Verkehrskollaps. Dies kann nicht das Ziel einer verantwortungsvollen Verkehrspolitik sein. Und hier wären auch die von Regierungsrätin Dorothee Fierz genannten Beschlüsse des Regierungsrates zu hinterfragen. Wir Grünen jedenfalls werden uns weiterhin jedem Strassenbau widersetzen.

Dieses Vorgehen des Regierungsrates, einer Motion nicht Folge zu leisten und sie via ein Postulat mit einem Bericht abzuschreiben, ist äusserst bedenklich und darf keinesfalls der Normalfall werden. Es bestätigt jedoch, dass der Einsatz von uns Grünen gegen die Überweisung der Motion damals absolut richtig gewesen ist.

Aus Überzeugung unterstützen wir Grünen den Antrag der KEVU und schliessen das Kapitel Seetunnel.

*Reto Cavegn (FDP, Oberengstringen):* Mit der Vorlage 4058a absolvieren wir heute einen formalen Kürlauf. Nach der Präsentation der ZMB-Stadttunnel, die dem Seetunnel Rang zwei und dem Stadttunnel Brunau–Neugut mit Ostast den ersten Rang zugewiesen hat, war für mich eigentlich die Motion erledigt. An dieser Stelle möchte ich der Baudirektion danken, dass sie mit der vorliegenden ZMB die notwendige Klarheit geschaffen hat, wenn ich auch am Ergebnis noch keine Freude habe.

Und – das schleckt keine Geiss weg – nach wie vor führen nicht alle Wege nach Rom, sondern alle Wege oder fast alle Wege enden in Zü-

rich. Mit dem Entscheid für den Stadttunnel haben wir aber noch nichts in der Hand und es macht mir grosse Sorgen, wenn ich das neue Mobilitätskonzept der Stadt Zürich anschau und dort in der Prioritätenliste kein Wort vom Seetunnel finde. Ich hoffe wirklich, dass die Stadt Zürich den Ernst der Lage erkannt hat und sich nicht länger gegen den Stadttunnel wehrt.

Für mich wäre es kein Problem gewesen, der ursprünglichen Vorlage des Regierungsrates zuzustimmen, also Augen zu und durch, doch leider haben sich dann die Formalisten in der KEVU durchgesetzt. Nachdem nun aber Baudirektorin Dorothee Fierz klar festgehalten hat, dass die vier Regierungsratsbeschlüsse auf Seite 4 Gültigkeit haben – egal wie wir die Motion erledigen –, habe ich keinen Grund mehr, mich diesem Vorgehen zu widersetzen. Dabei ist aber klar, der Ostast Burgwies–Tiefenbrunnen muss in das Projekt Stadttunnel integral integriert werden und bleiben. Nur so kann das rechte Zürichseeufer an das Nationalstrassennetz angeschlossen werden und nur auf dieser Grundlage kann auf den Seetunnel verzichtet werden.

Solange aber der Stadttunnel nicht steht, Thomas Weibel, ist der Seetunnel nicht vom Tisch. In diesem Sinne stimmt die FDP der Vorlage 4058a zu.

*Ernst Brunner (SVP, Illnau-Effretikon):* Damals war diese Motion ja sehr breit abgestützt; FDP, SVP und nochmals FDP waren aufgeführt. Und auch wenn die Grünen damals dagegen waren, muss man sagen, sie haben damals nicht Recht gehabt, denn ohne diesen Bericht wüssten wir ja jetzt nicht, ob der Seetunnel Sinn oder Unsinn macht. Die im Zusammenhang mit dieser Motion veranlassten Studien und die Zweckmässigkeitsbeurteilung der diversen Verkehrsprobleme im Raum Zürich haben ja zur Strategie Hochleistungsstrassen 2025/2030 geführt. Was da drin steht, kann jeder selber nachlesen, aber dem kann man entnehmen, dass sich nicht der Seetunnel, sondern ein Stadttunnel Brunau–Neugut als optimale Lösung im Zusammenhang mit den Verkehrsproblemen in und um Zürich erweist, auch wenn es die Grünen nicht wahrhaben wollen. Daraus folgt, dass die Ausarbeitung der in der Motion geforderten Kreditvorlage, die Kosten von zirka 7 Millionen Franken verursachen würde, keinen Sinn macht.

Und jetzt kommt das Problem, vor dem wir stehen: Wie bringt man eine nicht erfüllte Motion vom Tisch? Ein Rezept für die Lösung dieses

Problems ist in den Büchern nicht zu finden. Es muss also ein nach dem Gesetz nicht vorgesehener Weg gefunden werden. Ein möglicher Weg wäre gewesen, die Regierung vom Auftrag zur Ausarbeitung einer Kreditvorlage zu entbinden und die Motion wie ein Postulat abzuschreiben. Die von der KEVU vorgeschlagene Lösung ist in keinem Gesetz vorgesehen, sie führt aber auch zum Ziel.

Die SVP-Fraktion empfiehlt Ihnen daher, dem KEVU-Vorschlag zuzustimmen, auf die Vorlage 4058 nicht einzutreten, auf die Überweisung der Motion wiedererwägungsweise zurückzukommen und die Motion betreffend Seetunnel dann nicht zu überweisen. So haben wir einen Weg gewählt, von dem wir glauben, er sei zu verantworten, auch wenn die Bücher sich über dieses Thema ausschweigen.

*Monika Spring (SP, Zürich):* Die SP-Fraktion unterstützt den Antrag der Kommissionsmehrheit und bittet Sie, entsprechend den von Sabine Ziegler dargelegten Gründen auf die Vorlage 4058 nicht einzutreten, wiedererwägungsweise auf die Überweisung der Motion zurückzukommen und mit einem neuen Beschluss die Motion Seetunnel nicht zu überweisen und damit schicklich zu beerdigen.

Wir sind froh, dass uns hier die Kommissionsmehrheit einen formal korrekten Ausweg aus dieser ungemütlichen Situation aufgezeigt hat, denn eine überwiesene Motion kann und darf nicht einfach mit einem Bericht des Regierungsrates abgeschrieben und damit auf die gleiche Stufe wie ein Postulat gestellt werden, auch wenn sich Parlament und Regierung einig sind, dass das ursprüngliche Vorhaben längst obsolet ist und der Regierungsrat die eingesparten 7 Millionen Franken in der gegenwärtigen Situation wohl für Wichtigeres einsetzen kann.

Trotzdem gibt es aus SP-Sicht noch einige Bemerkungen zur Argumentation beziehungsweise zu den von Regierungsrätin Dorothee Fierz erwähnten Regierungsratsbeschlüssen betreffend Seetunnel beziehungsweise zur Strategie Hochleistungsstrassen im Raum Zürich zu machen, auch im Hinblick auf die Diskussionen, welche wir demnächst mit der Beratung des neuen Richtplanes Verkehr führen werden. Die SP-Fraktion legt Wert darauf festzuhalten, dass die Zustimmung zur Beerdigung des Seetunnels keineswegs unsere Haltung zum Stadttunnel – in welcher Variante auch immer – präjudiziert. Unserer Ansicht nach führt der Stadttunnel mit dem vorgesehenen Konzept zu massivem Mehrverkehr, indem er eine direkte Verbindung aus den südlichsten nordöstlich

gelegenen Agglomerationsgebieten ins Herz der Stadt Zürich schafft. Diese Problematik sieht auch der Regierungsrat, welcher in seiner politischen Würdigung des Stadttunnels schrieb – Zitat: «Problematisch ist dabei weniger der anteilmässig geringe Durchgangsverkehr als vielmehr der potenzielle zusätzliche Verkehr mit Ziel oder Quelle im hervorragend mit öffentlichen Verkehrsmitteln erschlossenen Stadtgebiet.» Hellhörig werden wir auch bei der Feststellung des Regierungsrates im Schlussabschnitt: «Dabei besteht insbesondere Abstimmungsbedarf mit der aktuellen Projektierung des Westastes (SN 1.4.1).» Es kann ja wohl nicht sein, dass nach 35 Jahren alte Leichen aus dem Keller geholt werden und das Ypsilon wieder aufersteht!

Die SP ist nicht grundsätzlich gegen jegliche Ortsumfahrungsstrassen. Umfahrungs- beziehungsweise Entlastungsstrassen kann aber im Grundsatz nur dann zugestimmt werden, wenn diese eine dauerhafte Verbesserung der Lebensqualität innerorts bringen. Neue Strassen – auch unterirdische – bringen mehr Verkehr und einen erhöhten CO<sub>2</sub>-Ausstoss, was wir uns angesichts des Klimawandels schlicht nicht mehr leisten können. Von echter Entlastung und effektiver Verbesserung der Luft- und Lebensqualität kann nur dann gesprochen werden, wenn gleichzeitig mit der Eröffnung von Umfahrungs- oder Unterfahrungsstrassen die entlasteten oberirdischen Strassen zurückgebaut werden, und zwar im Verhältnis eins zu eins. Ohne diese Garantie wird die SP neuen Strassenbauten im Raum Zürich keinesfalls zustimmen.

*Kurt Schreiber (EVP, Wädenswil):* Wenn man im Verkehr in eine Sackgasse gelangt, dann geht es einfach nicht mehr weiter, sei man mit dem Auto oder auch auf der Schiene unterwegs, und man muss nach Mitteln und Wegen suchen, wie man aus dieser Sackgasse herauskommt. Aus diesem Grund will ich mich gar nicht lange darüber auslassen, ob jetzt der Stadttunnel oder der Seetunnel oder noch ein dritter Tunnel kommen soll, und ich will auch nicht darüber lamentieren, was man in der Stadt Zürich alles hätte tun und lassen sollen.

Nein, ich will kurz und bündig sagen: Wir müssen danach trachten – und da lebe ich halt mit dem Attribut «Formalist» –, dass wir diese Sache so in Ordnung bringen, dass wir auch als Parlamentarier sagen können: Wir halten die Gesetze ein, wir sorgen dafür, dass sie eingehalten werden. Und wenn einmal ein Fehler passiert ist, dann treten wir nicht diejenigen ans Schienbein, die damals wider besseres Wissen für

die Überweisung dieser Motion gestimmt haben, sondern versuchen, das Problem zu lösen.

Heute Morgen besteht die Gelegenheit dazu und ich bitte Sie deshalb, diese Vorlage zurückzuweisen, diesem Rückkommensantrag zuzustimmen und dann die Motion wiedererwägungsweise abzulehnen. Auf diese Weise haben wir die Sache erledigt und können uns wieder den verschiedenen Problemen annehmen und dazu Stellung beziehen. Ich bitte Sie, ein Gleiches auch zu tun.

*Willy Germann (CVP, Winterthur):* Die CVP war in der Kommission für ein unkompliziertes Vorgehen: Augen zu und durch! Die Hauptsache ist aber nun, auch wenn wirs kompliziert machen, dass dieser Vorstoss, der Seetunnel, vom Tisch sein wird.

Wir hatten schon von Anfang an Bedenken gegenüber einem Seetunnel und diese Bedenken wurden in der Zweckmässigkeitsstudie durch verkehrspolitische, aber auch bautechnische Bedenken bestätigt. Und es zeigte sich bald, dass die Strategie der Regierung mit einem Stadttunnel besser ist. Die Stadt wird offenbar langsam ungeduldig und wir haben auch schon markiert, dass so ein Tunnel durchaus sinnvoll sein kann, wenn Verkehr gebündelt wird, und wie Monika Spring es gesagt hat, dadurch andere Strassen entlastet werden können.

Übrigens, der Härte-test für die Strategie Hochleistungsstrassen steht beim nächsten Traktandum an.

*Regierungsrätin Dorothee Fierz:* Gestatten Sie mir noch in aller Kürze zu einigen Voten Stellung zu nehmen.

Ich darf Ihnen versichern, dass auch der Regierungsrat etwas erstaunt war, als er das Mobilitätskonzept des Stadtrates gelesen hat. Auch uns hat die explizite Erwähnung des Stadttunnels gefehlt, vor allem in Anbetracht der Tatsache, dass wir bereits das Konzept und die Ergebnisse der Zweckmässigkeitsbeurteilung dem Stadtrat im Plenum präsentiert haben und uns kein grundsätzlicher Widerstand dargelegt worden ist, sondern Wohlwollen gegenüber den Ergebnissen. Ich denke, es ist nicht anzunehmen, dass sich jetzt ein fundamentaler Widerstand des Stadtrates aufbauen sollte, sondern der Stadtrat ist sich bewusst, dass der Stadttunnel nicht morgen und übermorgen gebaut wird, und er berücksichtigt deshalb in seinem Konzept keine langfristigen Projekte. Ich

bin überzeugt, dass wir zusammen – der Regierungsrat und der Stadtrat – eine grossräumige Verkehrspolitik erarbeiten und am gleichen Strick ziehen werden.

Dass der Ostast ein integraler Bestandteil des Projektes sein muss, Reto Cavegn, das ist uns klar, das haben wir auch auf den Tisch gelegt. Wir suchen selbstverständlich einen grossräumigen, ganzheitlichen Lösungsansatz. Aber wir wollen ein Projekt erarbeiten, das wir in Etappen realisieren können, denn unsere finanziellen Möglichkeiten lassen nie zu, dass wir das alles kurz und bündig in einer Bauphase umsetzen.

Nun zu Monika Spring: Sie haben so klar gesagt, was Sie von einem Stadttunnel halten. Ich muss Sie bitten, eine qualitative Beurteilung dieses Projektes noch nicht abzugeben, denn das Projekt liegt noch gar nicht vor. Wir haben im Zusammenhang mit der Zweckmässigkeitsbeurteilung eine klare Schwachstellenanalyse gemacht und auch aufgezeigt, zu welchen sensiblen Punkten wir noch keine Antwort haben. Das sind ganz wichtige Anschlüsse in der Stadt. Und es sind vor allem auch die Auswirkungen auf bereits belastete Quartiere. Es ist nun unsere Aufgabe, im Zusammenhang mit der Erarbeitung eines generellen Projektes diese Schwachstellen zu bearbeiten und möglichst gute Lösungsansätze zu finden. Ich denke, der Zeitpunkt wird kommen, wo dann eine Gesamtbeurteilung möglich und wichtig ist – auch eine politische Bewertung. Aber bevor wir das generelle Projekt erarbeitet haben, bitte ich einfach, diesen Lösungsansatz nicht bereits politisch zu verwerfen.

*I.*

*Abstimmung*

**Der Kantonsrat beschliesst mit 145 : 0 Stimmen, gemäss Antrag der vorberatenden Kommission auf die Vorlage 4058 nicht einzutreten.**

*II., III. und IV.*

Keine Bemerkungen; genehmigt.

Das Geschäft ist erledigt.





## 5. Äussere Nordumfahrung Zürich

Ergänzungsbericht des Regierungsrates vom 11. Dezember 2002 und geänderter Antrag der KPB vom 8. April 2003 **3893d**

*Ratspräsident Ernst Stocker:* Wir haben freie Debatte beschlossen. Der Regierungsrat hat am 12. September 2001 mit der Vorlage 3893 unter anderem Bericht und Antrag zum Postulat 391/2000 gemacht. Am 24. Juni 2002 hat der Kantonsrat einen Ergänzungsbericht dazu verlangt, welcher jetzt vorliegt. Die Mehrheit der vorberatenden Kommission hat Antrag gestellt, dass der Kantonsrat eine vom Bericht abweichende Stellungnahme abgegeben soll. Die Stellungnahme können Sie der Vorlage 3893d entnehmen.

Es liegt ein Minderheitsantrag von Ruedi Lais, Thomas Hardegger, Ueli Keller, Roland Munz und Peter Weber, in Vertretung von Felix Müller, vor.

*Hans Frei (SVP, Regensdorf), Präsident der Kommission für Planung und Bau (KPB):* Eine Vorbemerkung: Die Vorlage wurde von der KPB der letzten Legislatur beraten. In Absprache mit der Kommission wird sie von mir als jetzigem Präsidenten und Vertreter des Mehrheitsantrages vertreten.

Die Mehrheit unserer Kommission für Planung und Bau beantragt Ihnen heute, eine vom Ergänzungsbericht des Regierungsrates abweichende Stellungnahme zum dringlichen Postulat 391/2000 betreffend äussere Nordumfahrung Zürich abzugeben. Sie will mit diesem letzten Mittel auf dem Postulatsweg dem Eintrag der äusseren Nordumfahrung im Verkehrsrichtplan Nachdruck geben.

Welche Gründe führten zu dieser klaren abweichenden Stellungnahme gegenüber dem Regierungsrat?

Der Kanton Zürich will seine Verkehrsprobleme auf einer Verkehrsachse und mitten durch Zentrumsgebiete Zürichs, des Limmattals und des Glatttals lösen. Diese Verkehrsplanung wird noch verschärft durch die Tatsache, dass zwei Autobahnen aus dem Mittelland an der westlichen Kantonsgrenze und drei Autobahnen an der östlichen Kantonsgrenze von Sankt Gallen, Frauenfeld, Schaffhausen her kommend zusammengeführt und in unserem Siedlungsgebiet in einer Achse kon-

zentriert werden. Eine solche Verkehrsplanung führt zwangsläufig zu einem Kollaps. Symptome sind erkennbar in den Zweckmässigkeitsbeurteilungen der Nordumfahrung, aber auch in der jüngsten Behördenanhörung zum Verkehrsrichtplan. Der Hochleistungsstrang durch das mittlere Glatttal wird ausgebaut und ein Bypass reiht sich an den andern, von Seebach zum Flughafen, von Zürich-Nord nach Brüttsellen, von Winterthur her kommend nach Kloten et cetera. Von Bypässen spricht man auch bei Herzpatienten. Sie sind für den Notfall unumgänglich, besser wäre, weitsichtig einer solchen Situation vorzubeugen. In unserer Verkehrsplanung heisst dies, dass unsere Strategie Hochleistungsstrasse mit einer konsequenten Netzstrategie umgesetzt werden muss.

Die Kommission Planung und Bau hat sich in verschiedenen Vorlagen dazu bekannt, den Siedlungsraum mit öffentlichem Verkehr zu erschliessen, Siedlungsgebiete durch den Individualverkehr zu schonen. 100'000 Fahrzeuge drängen sich heute täglich durch Schwamendingen. Dieser Zustand wurde von unserer Kommission unter dem Aspekt der Siedlungsqualität als untragbar beurteilt. Für die Baudirektion ist diese Belastung im Rahmen der Lärmsanierung lediglich eine mittelfristige Angelegenheit. Diesen Vorgeschmack erleben heute alle Dörfer und Städte entlang der Zufahrtsachsen an die A1 und A20. Dieser Zustand ist schon heute desolat und wird mit der Eröffnung des Bareggs noch wesentlich verschärft. Die dritte Röhre am Gubrist ist unumgänglich. Sie wird ab dem ersten Tag der Eröffnung ihre Kapazitätsgrenzen erreichen, und auf den betroffenen Anschlussachsen können die gewünschten Entlastungen nicht erfüllt werden. Diese Lage wird auch von den Planungsgruppen Limmattal, Furttal, Unterland und Winterthur gleich beurteilt.

Nur eine äussere Nordumfahrung kann die stark frequentierten Ortsdurchfahrten massiv entlasten und zusammen mit den Problemen, welche durch den aussergewöhnlichen Schwerverkehr verursacht werden, langfristig lösen. Der für das Jahr 2025 prognostizierte durchschnittliche Werktagsverkehr von 25'000 bis 40'000 Fahrzeugen auf dieser neuen Achse rechtfertigt den Bau als Hochleistungsstrasse. Die vorgeschlagene Linienführung ist von nationalem Interesse. Bei einer Realisierung dieser HLS-Netzergänzung könnten bei den Ortsumfahrungen und Entlastungsstrassen wie Taggenbergtunnel, Dettenbergtunnel und die Individuallösungen für Pfungen, Embrach, Höri und Dielsdorf, wie sie in verschiedenen Vorstössen und Behördeninitiativen gefordert

wurden, Einsparungen für den Kanton Zürich von 450 bis 530 Millionen Franken gemacht werden. Das Trassees ist deshalb rechtzeitig, das heisst angesichts der regen Entwicklung im Kanton zwingend heute und nicht erst morgen in den Verkehrsplan aufzunehmen.

Obschon die Kommissionsmehrheit eine Stellungnahme der Regierung zur Bedeutung der frühzeitigen Trassees verlangt hatte, wurde im Ergänzungsbericht nicht darauf eingetreten. Es gibt Beispiele in unserem Kanton, in denen unter diesem Gesichtspunkt die Raumplanung versagt hat – Stichwort Flughafen. Es ist unsere Aufgabe, Probleme früh zu erkennen und dem Parlament Lösungen vorzuschlagen.

Die Kommissionsminderheit unterstützt den Ergänzungsbericht des Regierungsrates. Einmal abgesehen vom grundsätzlichen Widerstand gegenüber neuen Strassen wurde im Speziellen auf die möglichen negativen räumlichen Wirkungen hingewiesen. Erfahrungsgemäss ziehen Strassen neue Siedlungsgebiete an. Eine dezentrale Siedlungsentwicklung wäre die Folge. Ohne einer solchen Entwicklung entgegen zu wirken, würde dies den Grundsätzen unserer Richtplanung widersprechen. In diesem Sinn ist die kritische Beurteilung ernst zu nehmen und einer Siedlungsentwicklung entlang einer solchen Verkehrsachse hohe Aufmerksamkeit zu schenken. Im Weiteren wird auf die Eingriffe in den Landschaftsschutz und in die Moorlandschaft im Neeracherried hingewiesen. Dem Landschaftsschutz haben bereits die Absolventen der Zürcher Hochschule Winterthur mit der Linienführung eine hohe Beachtung geschenkt, verlaufen doch zwei Drittel der Strecke in Tunnels und wären Abschnitte in Tieflage, wie sie auch im Schutzgebiet des Katzensees für die A20 angelegt wurden; übrigens auch ein Flachmoorgebiet von nationaler Bedeutung. Im Neeracherried könnten die durchquerenden unerwünschten Staatsstrassen aufgehoben werden.

Die äussere Nordumfahrung lässt sich unter Durchsetzung der geltenden raumplanerischen Vorgaben sehr wohl umweltverträglich anlegen und hält der verkehrstechnischen Prüfung stand. Dies ging auch aus der Zweckmässigkeitsbeurteilung sehr wohl hervor als die beste verkehrstechnische Variante.

All den genannten Umständen trägt der Ergänzungsbericht der Regierung nicht genügend Rechnung. Ebenso wenig erwähnt wird die Tatsache, dass mit dem neuen Finanzausgleich Hochleistungsstrassen gänzlich durch den Bund finanziert werden, so dass für den Kanton Zürich keine übermässigen finanziellen Belastungen entstehen.

Aus diesen Gründen beantragt Ihnen die Mehrheit der Kommission für Planung und Bau, das dringliche Postulat – wie nicht anders möglich – abzuschreiben, aber die Stellungnahme der Kommission für den Eintrag der äusseren Nordumfahrung in den Verkehrsrichtplan zu unterstützen als klare Willensäusserung des Parlamentes, diese Linienführung in den Verkehrsrichtplan aufzunehmen.

*Ruedi Lais (SP, Wallisellen):* Uns graut es vor der Vorstellung, dass der Kanton Zürich je so von Autobahnen durchschnitten wird, wie es die KPB in ihrer mehrheitlichen Vorstellung wünscht. Die Realisierung all dieser Strassenbaupläne würde nicht nur die unglaubliche Summe von zirka 17 Milliarden Franken verschlingen, verschlungen würden auch zahllose Naherholungsgebiete und heute noch ruhige Wohnlagen. Für die SP ist Verkehrspolitik mehr als die Befriedigung aller Bedürfnisse der Tiefbau- und Autolobby. Die Strassenplanung hat sich nach übergeordneten Zielen zu richten. Bisher hat der Kanton Zürich den Auftrag des Bundes, eine Gesamtverkehrskonzeption vorzulegen, trotz abgelaufenen Fristen nicht erfüllt. Wir sollten diesen Auftrag endlich ernst nehmen, statt einfach das Los Angeles der Sechzigerjahre nachbauen zu wollen und im Kanton Zürich ein Untergeschoss einzurichten. Nun zur äusseren Nordumfahrung; um Zeit zu sparen, nenne ich sie NUZ. Die Verfechter dieser NUZ verkennen elementare Daten.

Erstens: Das Autobahnnetz ist im Kanton Zürich längst kein Umfahrungsnetz mehr, um den Fernverkehr von Zürich fernzuhalten. Der grösste Teil der Verkehrsströme ist Innerortsverkehr im Millionen-Zürich. Und der beste Beleg für diese Feststellung, die statistisch erhärtet ist, war das Verhalten der Automobilisten bei der Sperrung des Tunnels Schöneich in Schwamendingen.

Mit dem gleichen Autobahnnetz und seinem Ausbau in die ländlichen Regionen wird dieses zweitens Innerorts Zürich bis zum Zuger- oder Vierwaldstättersee und bis an die deutsche Grenze ausgedehnt und damit wird der Innerortsverkehr weiter verstärkt, wenn wir nicht der unkontrollierten Siedlungsentwicklung etwas entgegensetzen, und zwar nicht nur einfach Beachtung schenken, wie der KPB-Präsident Hans Frei dies freundlicherweise unterstützen würde, sondern etwas dagegen tun.

Drittens: Neue Autobahnen vergrössern nach kurzer Zeit den Innerortsverkehr der angeblich entlasteten Ortschaften. Fragen Sie einmal die

Einwohner zum Beispiel von Hegnau, Effretikon oder Bachenbülach, ob die Hauptstrassen durch ihre Dorfzentren hindurch heute ruhiger, lebensfreundlicher sind als vor dem Autobahnbau.

Eine wirksame Verkehrsberuhigung für die Wohngebiete ist nur möglich durch ein ganz anderes Vorgehen. Dazu gehören die Bevorzugung des Zufussgehens und des Veloverkehrs, menschenfreundliche Gestaltung der Siedlungen und konsequente Förderung des öffentlichen Verkehrs. Das gilt auch für das Zürcher Unterland und gegenüber dieser heutigen verheerenden Strassenbauidee der vereinigten Autoparteien. Es ist gewiss kein Zufall, dass die teuerste und meistbegehrte Wohnlage des Kantons Zürich, nämlich die Goldküste, als einzige noch nicht von einer Autobahn erschlossen wird. Und ich glaube, wenn die KPB einen Vorstoss für eine Autobahn an der Goldküste machen würde, gäbe es am nächsten Tag einen Verein «Autobahnschneise Süd – Nein!».

In seinem Bericht legt der Regierungsrat schonungslos dar, warum die NUZ nutzlos ist. Der Verkehr kann auf den bestehenden Achsen über 25 bis 30 Jahre – und das ist ja der Zeithorizont dieser Planung – um total 10 bis 20 Prozent vermindert werden. Wenn die Agglomeration weiter so ins Grüne wächst, wie das heute der Fall ist, dann nimmt der Binnenverkehr um etwa 4 Prozent im Jahr zu. Die Wirkung der NUZ verpufft also innerhalb von wenigen Jahren; bevor diese Strasse gebaut ist, hat der Verkehr schon viel mehr zugenommen. Die wohl formulierten Überlegungen des Regierungsrates zu den schädlichen Wirkungen dieser neuen Autobahn, zur Zerschneidung von Erholungsgebieten, diese sehr gut formulierten Überlegungen hätten wir von Baudirektorin Dorothee Fierz sehr gerne auch im Zusammenhang mit andern neuen Strassen und Autobahnen gelesen.

Der Bund dürfte dieser NUZ nie zustimmen, denn sie verletzt die Grundideen unserer Raumplanung. Zu diesen Grundideen und vor allem zu ihrer Umsetzung gehört auch die vernünftige Frist von einer Generation, 25 bis 30 Jahren, innerhalb derer die Strassen, die in den Plänen eingetragen worden sind, auch zu realisieren sind. Eine zeitliche Beschränkung auf diese 25 bis 30 Jahre gehört zu den Grundideen unserer Raumplanung.

Die SP stimmt dem Ergänzungsbericht des Regierungsrates zu und lehnt die abweichende Stellungnahme der KPB-Mehrheit ab.

*Willy Haderer (SVP, Unterengstringen):* Meine Stellungnahme entspricht der Haltung der ZPL, der Zürcher Planungsgruppe Limmattal, deren Präsident ich bin.

Es ist ein rascher Ausbau des Gubrist – und ich möchte dies mit aller Dringlichkeit an Baudirektorin Dorothée Fierz hier nochmals richten – ins Auge zu fassen. Ich weiss, dass wir in der Planung sind, aber es hat hier eine Beschleunigung zu erfolgen, weil wir bereits heute nach dem Ausbau des Bareggs wissen, wie die Situation ist. Und wir wissen auch, dass durch die Sanierung der bisherigen Röhre im Baregg wir nochmals ungefähr ein Jahr Gnadenfrist haben. Und trotzdem sind wir heute so weit, dass wir eben bereits nicht mehr in normalen Verhältnissen mit dem Verkehr über den Gubrist und die Nordumfahrung umgehen können. Schon einige Male am Tag haben wir mit dem Kollaps zu leben. Dieser Ausbau auf sieben Spuren im Gubristtunnel hat aber auch mit zusätzlichen Massnahmen im Lärmschutz für die betroffene Bevölkerung zu erfolgen; da sind wir uns vermutlich einig, nicht aber über den Zeitpunkt. Da bitte ich nochmals eindringlich, hier wirklich Dampf zu machen, damit wir hier nicht länger diese Diskussion erdulden müssen. Mit aller Deutlichkeit muss ich aber auch von der unteren Region her sagen: Es kommt ein weiterer Ausbau mit einer vierten Röhre durch den Gubrist nicht in Frage. Wir können dieses Verkehrsvolumen dann in dieser dicht überbauten Region nicht mehr ertragen und es wird auch nichts dazu führen, dass wir vernünftige Verkehrsströme so aufnehmen können.

Deshalb ist auch die ZPL auch klar und eindeutig für diesen Ergänzungsbericht und für die Festlegung einer äusseren Nordumfahrung. Das ist ein Langfristziel und wir wissen das auch, aber deshalb habe ich jetzt auch ganz eindringlich davon gesprochen, dass es eben im Gubrist schneller vorangehen muss. Die äussere Nordumfahrung ist nicht nur eine einseitige Flause des Furttals, sondern das ist auch gedeckt durch die Haltung der ZPL und die Haltung des Unterlandes sowie der Planungsgruppe Winterthur.

Wenn Ruedi Lais meint, er müsse uns vorwerfen, den öffentlichen Verkehr nicht zu fördern oder sogar zu vernachlässigen, dann liegen Sie absolut falsch. Wir haben gerade jetzt bei der Vernehmlassung zum Verkehrsrichtplan klar und eindeutig Stellung genommen, dass die Stadtbahn Limmattal von Altstetten bis nach Spreitenbach-Killwangen festzulegen sei im Trasse. Auch hier wollen wir nicht nur eine simple

Parallelstrecke zur S-Bahn im Limmattal führen, sondern durch die grossen Agglomerationen in Schlieren, Dietikon und Urdorf hier den Verkehr zusätzlich auf den öffentlichen Verkehr abholen.

Nicht die KPB-, sondern die SP-Stellungnahme von Ruedi Lais erkennt die wirklichen Bedürfnisse, die zu erfüllen sind.

Ich bitte Sie dringlichst, hier die Stellungnahme der KPB zu unterstützen und diesen Ergänzungsbericht festzulegen.

*Peter Weber (Grüne, Wald):* In der Zusammenfassung des Ergänzungsberichtes 3893c des Regierungsrates verweise ich auf die wenig sinnreiche, aber hoch komplexe Satzkonstruktion – ich zitiere: «Die erwünschte Entlastung der Ortsumfahrungen kann ... kostengünstiger und landschaftsschonender durch einzelne Massnahmen am Hauptverkehrsstrassennetz erreicht werden.» Alt-Regierungsrat Ernst Buschor, der dazumal Erstunterzeichnende, ist jetzt nicht mehr im Amt, aber vielleicht kann mir bei Gelegenheit der Staatsschreiber Beat Husi erklären, was eine Entlastung der Ortsumfahrungen sein könnte. Ist es eine Entlastung der Entlastung oder ist es eine Umfahrung der Umfahrung? Na, lassen wir das sein. Nun ernsthaft: Zum ersten Satz im zweitletzten Absatz kann ich hingegen nur sagen, Chapeau, das ist perfekt formuliert und entspricht einem nachhaltigen Denkansatz. Er schreibt: «Gemäss der räumlichen Entwicklungsstrategie des Kantons Zürich sind zusammenhängende naturnahe Räume zu schonen, ist die Zukunftstauglichkeit der Siedlungsstrukturen durch eine Siedlungsentwicklung nach innen sicherzustellen und die Entwicklung der Siedlungsgebiete ist schwerpunktmässig auf den öffentlichen Verkehr auszurichten.»

Bitte unterstützen Sie unseren Minderheitsantrag, weil wir diese Aussagen des Regierungsrates richtig finden und diese so fixieren wollen.

*Hans-Heinrich Heusser (SVP, Seegräben):* Bei der Behandlung der Vorlage 3893 betreffend äussere Nordumfahrung stellt sich vorerst einmal die grundsätzliche Frage, ob eine weitere wirtschaftliche Entwicklung stattfinden wird und ob diese zusätzlichen Verkehr verursacht und falls Ja, ob und wie dieser zusätzliche Verkehr bewältigt werden kann.

Bei den letzten Diskussionen um verschiedene Themen wird immer davon ausgegangen, dass sich die Wirtschaft weiter entwickeln wird,

wodurch selbstverständlich eine weitere Zunahme des Verkehrsaufkommens zu erwarten ist. Weitere Entwicklungen der Wirtschaft werden jedenfalls immer dann als selbstverständlich vorausgesetzt, wenn es um die Sicherung oder den weiteren Ausbau der Sozialwerke oder den grosszügigen weiteren Ausbau des öffentlichen Verkehrs geht. So geht auch die Regierung in ihrem Ergänzungsbericht 3893c davon aus, dass sich im Wirtschaftsraum Zürich der Güterverkehr in der Zeit von 1995 bis 2025 um den Faktor 2,2 zunehmen wird oder anders gesagt, der Güterverkehr wird sich bis zum Jahr 2025 von 54 Millionen Tonnen auf zirka 120 Millionen Tonnen pro Jahr mehr als verdoppeln. Dazu kommt, dass wir für den Wirtschaftsraum Zürich schon heute die wenig verheissungsvolle Situation haben, dass aus Richtung Osten mit der A1, der A4 und der A7 drei Autobahnen in den Flaschenhals von Zürich münden. Westlich von Zürich sind es neben der A1 zweimal die A3 sowie wiederum die A4. Diese ganzen Verkehrsströme müssen von der A20 aufgenommen werden. Die Auswirkungen von dieser Situation sind bekannt und können täglich in den Verkehrsmeldungen mitverfolgt werden. Dass die unzähligen Staustunden auch Arbeitsausfälle bedeuten und von irgend jemandem bezahlt werden müssen, diese Tatsache ist eine Binsenwahrheit. Sollte man die Staustunden als willkommenes Beschäftigungsprogramm gar noch befürworten, könnte man dies nur als äusserst böswillig gegenüber den Betroffenen beurteilen.

Um was ging es im dringlichen Postulat 391/2000, seinerzeit eingereicht von Vertretern von FDP, SVP und CVP? Um was geht es im Ergänzungsbericht 3893d? Es ging und es geht darum, eine äussere Nordumfahrung um Zürich von Wettingen bis Winterthur als Ergänzung zum Nationalstrassennetz zu prüfen und die Linienführung im Verkehrsrichtplan aufzunehmen. Die vom Regierungsrat prognostizierte Verkehrsbelastung auf dieser postulierten Achse beträgt für das Jahr 2025 durchschnittlich 25'000 bis 40'000 Fahrzeuge pro Werktag, was den Ausbau als Hochleistungsstrasse oder – wenn Sie so wollen – als Autobahn rechtfertigt. Im gleichen Bericht zeigt der Regierungsrat auf, dass die Hauptstrassen im Unterland stark entlastet würden. Durch die in verschiedenen Vorstössen geforderten örtlichen Massnahmen wie der Taggenbergtunnel bei Winterthur, die Umfahrung Pfungen, der Dettenbergtunnel und die Umfahrung von Embrach und Bülach, die Umfahrung von Höri, von Dielsdorf sowie von Nieder- und Oberglatt würden durch die Realisierung einer äusseren Nordumfahrung hinfällig. Für



die A20 spricht sogar der Regierungsrat von einer Entlastung von 10 bis 20 Prozent.

Aufschlussreich ist auch die Stellungnahme der vier betroffenen Regionalplanungsgruppen Furttal, Limmattal, Zürcher Unterland sowie Winterthur und Umgebung vom 10. April 2003, in der eine solche Linienführung sowie eine Trasseesicherung unterstützt werden. Der Wirtschaftsraum Zürich, von dem neben den Leuten im Kanton Zürich zusätzlich noch unglaublich viele weitere Leute und Institutionen im In- und Ausland wirtschaftlich profitieren wollen, gleicht strassenverkehrsmässig einem Nadelöhr.

Die SVP-Fraktion ist der Meinung, dass die sich klar abzeichnenden Probleme offensiv angegangen werden müssen. Wir unterstützen daher die Eintragung der äusseren Nordumfahrung in den Verkehrsrichtplan als zukunftsgerichtete Entflechtung des Individualverkehrs aus den Siedlungsgebieten; die Ergänzung der bisher einzigen durchgehenden Hochleistungsstrasse im Wirtschaftsraum Zürich von West nach Ost zu einem Hochleistungsstrassennetz; die Bemühungen um Aufnahme einer solchen Hochleistungsstrasse, die sehr im nationalen Interesse liegt, ins Nationalstrassennetz; mit einer solchen Strasse die Lösung der durch den ausserordentlich starken Schwerverkehr bestehenden Verkehrsprobleme in den betroffenen Gemeinden dieses Gebietes; mit einer rechtzeitigen Trasseesicherung die realistische Möglichkeit, zukünftig über eine Realisierung dieser äusseren Nordumfahrung bestimmen zu können, ohne dass eine Realisierung der bis dann eintretenden Bauentwicklung von vornherein verunmöglicht wird.

In diesem Sinne unterstützt die SVP-Fraktion die Vorlage, die Überweisung der Vorlage 3893d beziehungsweise der darin enthaltenen Stellungnahme zum Ergänzungsbericht, Vorlage 3893c, des Regierungsrates. Unter diesen Umständen unterstützt unsere Fraktion ebenfalls die Abschreibung des Postulates 391/2000. Im Interesse einer weitsichtigen Planung ersuchen wir Sie, diese Vorlage ebenfalls zu unterstützen.

*Ratspräsident Ernst Stocker:* Bevor ich das Wort weitergebe, möchte ich noch klarstellen: Die Redezeit beträgt fünf Minuten – wir befinden uns nicht in einer Eintretensdebatte –, ausser für Minderheitsantragsteller und Kommissionpräsidenten.

*Willy Furter (EVP, Zürich):* Der Kantonsrat hat am 24. Juni 2002 einen Ergänzungsbericht zum dringlichen Postulat 391/2000 verlangt. Am 11. Dezember 2002 hat die Regierung diesen Ergänzungsbericht vorgelegt und beantragt, das Postulat als erledigt abzuschreiben.

Die äussere Nordumfahrung stellt eine grossräumige Netzergänzung der Hochleistungsstrassen dar, welche die Limmattalautobahn A1, die Nordumfahrung A20 sowie die A1 zwischen Zürich-Nord und Winterthur vom regionalen Verkehr und vom Transitverkehr Ostschweiz-Mittelland entlasten soll.

Die Mehrheit der KPB tritt für eine abweichende Stellungnahme gegenüber dem Ergänzungsbericht des Regierungsrates ein. Der Eintrag der äusseren Nordumfahrung in den Verkehrsrichtplan ist für die Entflechtung des Individualverkehrs aus den Siedlungsgebieten des Zürcher Unterlandes wichtig. Auch wenn die Realisierung erst langfristig, das heisst 2025 bis 2030, möglich erscheint, muss die Linienführung heute schon festgelegt werden, sonst ist dannzumal alles verbaut. Die Finanzierung muss nicht heute diskutiert werden, sondern dann, wenn ein ausführungsreifes Projekt vorliegt und das wird erst in rund 25 Jahren der Fall sein. Auf der Strecke Winterthur–Wettingen kann dadurch auf die bereits geforderten Ortsumfahrungen von Pfungen, Embrach, Höri und Dielsdorf und auch die beiden unterirdischen Strassenabschnitte Taggenbergtunnel und Dettenbergtunnel verzichtet werden.

Im Ergänzungsbericht des Regierungsrates werden zwei Varianten vorgestellt: Sowohl die Variante Dielsdorf als auch jene durch das Furttal ist zum grösseren Teil unterirdisch vorgesehen, so dass die Landschaft geschützt wird. Im Neeracherried kommt die Strasse gar auf dem abgelagerten Aushub des Milchbucktunnels zu liegen. Die direkte Linienführung Wettingen–Dielsdorf–Winterthur ist eine klare Umfahrung der Stadt Zürich.

In der EVP-Fraktion unterstützt eine knappe Mehrheit den Minderheitsantrag. Ich persönlich empfehle Ihnen, mit der Mehrheit zu stimmen und der abweichenden Stellungnahme, wie sie in der Vorlage 3893d formuliert ist, zuzustimmen.

*Gabriela Winkler (FDP, Oberrglatt):* Ich spreche im Namen der FDP-Fraktion. Wir empfehlen Ihnen Zustimmung zum Ergänzungsbericht 3983d der Mehrheit der KPB und notgedrungen Abschreibung des Postulates.

Nachdem wir uns jetzt ausreichend in zahllosen ideologischen und anderen Details zur Verkehrsrichtplanung verloren haben, möchte ich doch noch darauf hinweisen, was eigentlich das ursprüngliche Postulat wollte, nämlich einen Richtplaneintrag. Wie die Regierung in ihren diversen Berichten zu diesem Postulat richtig schreibt, sind Richtplaneinträge langfristige Sachen, und sie benennt sogar eine Zahl in den Jahren 2025 bis 2030. Wenn ich das Jahr 2003 nehme – und soviel ich weiss, befinden wir uns in diesem –, 25 dazu addiere, um den Richtplaneintrag zu rechtfertigen, sind wir im Jahre 2028. Ich sehe also überhaupt nicht ein, warum wir heute so tun, als ob etwas festgelegt werden würde in allen Details, gegen das man sich mit aller Kraft zu stemmen hätte. Es geht im Gegenteil darum, dafür zu sorgen, die Handlungsfreiheit offen zu halten und einen weitsichtigen Eintrag in den Richtplan vorzunehmen. Die Argumente, die die Regierung dagegen vorgebracht hat, überzeugen deshalb nicht, weil sie vollkommen von den Stellungnahmen der regionalen Planungsgruppen abweichen, und es ist schwer verständlich, dass in einem Koordinationsinstrument, wie es der Richtplan darstellt, solche Vorstösse postulatsweise nicht mitgeprüft werden sollen.

Ich ersuche Sie daher dringend, diesem Ergänzungsbericht 3983d zuzustimmen. Er stellt für die betroffene Bevölkerung in dieser Region die Taube auf dem Dach dar; das ist wenig genug.

*Willy Germann (CVP, Winterthur):* Ich spreche für einen Teil der CVP und bitte Sie, der Regierung zu folgen, also auch der Hochleistungsstrategie der Regierung.

Schon früher habe ich vor Illusionen im Zusammenhang mit der äusseren Nordumfahrung gewarnt. Ich hatte vor falschen Erwartungen gewarnt, vor der Erwartung nämlich, die bisherige Nordumfahrung mit Gubristtunnel und so weiter würde durch eine äussere Nordumfahrung entlastet oder vom Zusatzverkehr verschont. Das grösste Problem für den Kanton Zürich ist nämlich nicht der Ost–West-Verkehr – auch beim Güterverkehr ist das nicht der Fall –, sondern der Zielverkehr in die wachsende Agglomeration Zürich. Je mehr die Nutzungen getrennt werden, um so mehr schwillt dieser Verkehr an. Je mehr in die Breite, in andere Kantone und sogar nach Deutschland gesiedelt wird, um so mehr wächst dieser Verkehr. Das schafft dann eben unsere Kapazitätsprobleme, sprich unsere Staus auf der Strasse, aber auch die Kapazi-

tätsprobleme bei der Bahn; ich erinnere an die Strecke Winterthur–Zürich, wo wir auch am Anschlag sind. Dieses Problem ist eine Folge raumplanerischer Versäumnisse auch der Städte, auch der Stadt Zürich. Es ist also eine Folge vor allem zu billiger Verkehrsmöglichkeiten, sprich: der Treibstoff ist zu billig. Kurz, die Staus in den Spitzenstunden, worunter vor allem auch der Gewerbeverkehr leidet – ich muss das immer wieder betonen – ist hausgemacht. Hausgemacht ist der Zielverkehr in die Agglomeration und vor allem in immer stärkeren Masse ein wachsender Binnenverkehr innerhalb der Agglomeration. Eine äussere Nordumfahrung wäre für den Zielverkehr aus immer entfernteren Gebieten ein rascher Grobverteiler, der in der Agglomeration selber zu unverkraftbarem Mittel- und Feinverteilerverkehr führen würde. Also die Dörfer, die entlastet werden sollten, wären über kurz oder lang wieder mehr belastet.

Nun, was brächte eine abweichende Stellungnahme mehr als ein Zusatzbericht? Er brächte nicht eine Sekunde Zeitgewinn bei der Hochleistungsstrategie der Regierung, im Gegenteil. Diese abweichende Stellungnahme schafft keinen Millimeter Planung auf irgend einem Plan, nicht zuletzt, weil der Verbund ein Wort mitzureden hat; und dieses Wort ist sonnenklar. Diese abweichende Stellungnahme würde letztlich keinen Quadratzentimeter mehr Strassenfläche irgend einer Nordumfahrung schaffen, höchstens in einem Sandkasten.

Diese abweichende Stellungnahme oder eben der Zusatzbericht d, wie er genannt wurde, höhlt aber die Strategie der Regierung aus und verzögert letztlich – sofern die Finanzen vorhanden sind – die machbaren Möglichkeiten des Strassenbaus. Kurz, ich möchte nochmals betonen, was ich schon früher erwähnt habe: Eine solche äussere Nordumfahrung ist kontraproduktiv – siedlungs- und verkehrspolitisch – und sie ist unbezahlbar. Ich glaube, dieses Thema müsste man ein bisschen näher anschauen.

Und vielleicht noch eine letzte Bemerkung: Gemessen an der Bevölkerungszahl hätten wir mit grösster Wahrscheinlichkeit mit einer äusseren Nordumfahrung im Raum Zürich das dichteste Autobahnnetz der Welt.

*Hanspeter Haug (SVP, Weiningen):* Erlauben Sie mir ein paar Sätze zu meiner persönlichen Befindlichkeit bei meinem ersten Auftritt in diesen heiligen Hallen: Ich fühle mich zurückversetzt in die Zeit als Aktivschwinger, als sich jeweils vor dem ersten Gang im Magen ein Gefühl

einstellte, das weniger mit Schmetterlingen als mit Mühlsteinen zu tun hatte. Nichtsdestotrotz möchte ich heute als Gemeinderat von Weiningen zur Sache wie folgt Stellung nehmen:

Im nächsten Sommer 2004 werden die drei Tunnelröhren am Baregg vollständig in Betrieb genommen. Im Limmattal ist man daran, zum einen die Schadenbegrenzung zu planen und zum andern aber ohne Orientierung und Einbezug der Gemeinden das Regionalstrassennetz aufzurüsten. Baudirektorin Dorothee Fierz, dieses Vorgehen hat uns masslos enttäuscht. Eine transparente Information seitens des Kantons hätte für die kommende schwierige Zeit viel Goodwill in der Region schaffen können. Die vollständige Inbetriebnahme der drei Baregg-Röhren im nächsten Jahr wird sich einerseits in den allmorgendlichen Verkehrsmeldungen niederschlagen, in denen nicht mehr vom Stau vor dem Baregg, sondern von demselben vor dem Gubrist berichtet und gewarnt wird. Parallel dazu wird sich andererseits der Verkehr wieder den Weg durch die Dörfer suchen. Anschauungsunterricht hatten wir im vergangenen Herbst 2002, als sich gleichzeitig vor dem Süd- wie vor dem Nordportal des Gubristtunnels ein Unfall ereignete. Die Folge war ein totaler Verkehrszusammenbruch, den man eigentlich nur als den grossen GAU bezeichnen konnte. Das ganze rechtsufrige Limmattal glich einem Lichtermeer. Jeder suchte sich seinen Weg, um den Stau auf der A20 zu umfahren, was zu stehenden Kolonnen in den Dörfern des Limmattals wie des Furttals führte. Nun, der alltägliche Stau vor dem Gubrist wird dazu führen, dass sich der Stauumfahrvverkehr wieder durch die Dörfer wälzt. Bei einer Aussprache zwischen dem Gemeinderat Weiningen und Vertretern des Tiefbauamtes wurden uns diese Befürchtungen bestätigt. Zu denken gaben uns von Seiten des Kantons aber auch die Aussagen der Rampenbewirtschaftung vor dem Gubristtunnel. Das heisst, bei Staugefahr kann nicht mehr oder nur noch beschränkt auf die Autobahn aufgefahen werden und die Verkehrskapazität durch die Dörfer soll voll ausgelastet werden. Das kann nichts anderes bedeuten, als dass sich in absehbarer Zeit im Limmattal wieder Zustände einstellen werden wie vor der Eröffnung der N20 respektive A20. Kürzlich bezeichnete jemand das Limmattal als Ruhrpott der Schweiz. Angesichts der sich abzeichnenden Verkehrssituation überlasse ich Ihnen die Steigerung des Wortes Ruhrpott.

Mittelfristig wird sicher der Bau der dritten Gubriströhre eine Entlastung bringen. In der Region sind wir auch bereit, unseren Teil dazu beizutragen. Eine weitere Röhre durch den Gubrist ist nach meiner An-

sicht aber nur ein Zwischenschritt, der die Nordumfahrung von Zürich nicht zu lösen vermag. Ganz anders die Studie einer äusseren Nordumfahrung: Den Verkehr in Wettingen/Würenlos abzuleiten und in einer landschafts- und kulturlandschonenden Linienführung in Winterthur wieder einzufügen, erachte ich als ein ausgezeichnetes Mittel, den Verkehr weiträumig um die Stadt Zürich herumzuführen. Die Stellungnahme der vier Planungsgruppen der involvierten Regionen zeigt mir, dass ein Projekt äussere Nordumfahrung nicht nur den Grad der mittleren Unzufriedenheit treffen würde, sondern eine echte Alternative zu örtlichen Umfahrungsstrassen sein kann. Der Transitverkehr Bern–Ostschweiz kann vom Regionalverkehr entflechtet werden. Die äussere Nordumfahrung kann nicht zum Nulltarif realisiert werden, ist aber das Mittel zur langfristigen Lösung der Verkehrsfrage nördlich der Stadt Zürich.

Ich bin mir absolut bewusst, dass die äussere Nordumfahrung zeitlich mit der sich ... (*Die Redezeit ist abgelaufen.*)

*Thomas Hardegger (SP, Rümlang):* Mit der Ablehnung des regierungsrätlichen Berichtes beweist die KPB-Mehrheit einmal mehr, dass nicht Argumente zählen, nicht die Untersuchungen oder die zu erwartenden raumplanerischen Folgeschäden, sondern einziges Ziel ist offenbar, eine neue Autobahn hier in die Landschaft zu bauen.

Der Regierungsrat legt im Bericht dar, dass die Entlastungswirkung in der äusseren Nordumfahrung minim ist und dass insbesondere der Güterverkehr hausgemacht ist; mit 83 Prozent des Ziel- und Quellverkehrs wird das eindrücklich belegt. Die äussere Nordumfahrung würde zudem den Siedlungsdruck zwischen den Ballungsgebieten Raum Baden und Zürich-Nord auslösen, sodass zusätzlicher Ziel- und Quellverkehr generiert wird, sodass neben der A20 auch die äussere Nordumfahrung zur Innerortsverkehrsachse wird. Und nun glauben die Befürworter tatsächlich, dass der Bund das Geld locker machen wird, damit der Kanton die Lösung seiner hausgemachten Innerortsverkehrsprobleme finanziert erhält. So blauäugig kann man doch nicht sein, wenn man die Zahlen des Amtes für Verkehr hier tatsächlich auch zur Kenntnis nimmt!

Die Befürworter, sowohl der Kommissionspräsident als auch der hier anwesende Präsident der Planungsgruppe Limmattal, legitimieren immer ihre zustimmende Haltung durch die Haltung der Planungsgruppen. Aber die Planungsgruppen sind ja zusammengesetzt aus fast aus-

schliesslich bürgerlichen Exekutivvertretern. Sie repräsentieren ganz und gar nicht die Bevölkerung, denn nicht die Erhaltung der Lebensqualität in den jetzt noch vorwiegend ländlich geprägten Siedlungsgebieten stehen im Vordergrund. Sie vertreten einzig die ungebremste Zersiedelung. Und tarnen können sie das mit den Stichworten wie «wirtschaftlicher Entwicklung». Die Einkaufscenterzone im Raum Dietlikon, Wallisellen, Dübendorf, Brüttisellen halten hier ganz gut her für ein abschreckendes Beispiel. Diese Entwicklung wollen wir weder im Furttal noch in Zürich-Nord noch im Glattal. Man kann nicht vom Regierungsrat einen Ergänzungsbericht verlangen und dann die Fakten, die aufgezeigt werden, einfach ignorieren. Wenn wir die Raumplanung ernst nehmen, muss schleunigst die Idee der äusseren Nordumfahrung aus den Köpfen gebannt werden.

Lehnen Sie den Mehrheitsantrag der KPB ab und akzeptieren Sie den Ergänzungsbericht des Regierungsrates.

*Lucius Dürri (CVP, Zürich):* Willy Germann hat es bereits angetönt, wir haben in unserer Fraktion lange über dieses Thema diskutiert. Es haben sich zwei Meinungen gebildet. Wir schämen uns nicht, jetzt halt zwei Meinungen zu haben. Wir haben auch im Ratsaal gehört, dass diesbezüglich zwei Meinungen herrschen. Es steht auch nirgends geschrieben, dass nur die Regierung immer Recht, sondern wir sind der klaren Meinung, dass eben andere Überlegungen richtiger sein können und gerade die Prognosen in Sachen Wirtschaftsentwicklung im nördlichen Kantonsteil zutreffen. Sie treffen heute schon zu. Die Prognosen, die gestellt wurden, werden sich als richtig erweisen.

Mit anderen Worten: Die bestehende Umfahrung von Zürich und von Teilen des Kantons Zürich genügen klar nicht. Es braucht eine äussere Nordumfahrung, deren Planbarkeit eindeutig gegeben ist. Wir sehen auch, dass insbesondere die Probleme Umweltverträglichkeit und Landschaftsschutz gelöst werden können, das wurde deutlich gesagt. Die Dörfer werden nicht zusätzlich belastet, sondern werden entlastet, weil eben diese Kanalisierung dazu führt, dass man die Dörfer weniger durchfährt, was ja Sinn macht.

Wir sind der klaren Meinung, dass auf Grund dieser Überlegungen nun die Planung voranzuschreiten hat. Der Planungshorizont von 25 Jahren ist eindeutig zu lang. Damit wird der Entwicklung nicht Rechnung getragen. Man hätte einmal mehr die Tatsache, dass uns die Entwicklung

überholt und einholt und die unbefriedigende Situation von heute noch verstärkt würde. Als Stadtzürcher in Zürich-Nord lebend muss ich sagen, wir haben genügend Immissionen. Diese äussere Nordumfahrung könnte dazu beitragen, dass diese Immissionen wenigstens teilweise reduziert werden. Wir bitten Sie deshalb, dieser d-Vorlage zuzustimmen.

*Matthias Gfeller (Grüne, Winterthur):* Mein Fraktionskollege Peter Weber hat schon vor damals noch etwas gelichteten Reihen gesagt, dass wir Grünen ganz einhellig der Meinung der Regierung sind und Sie bitten, im Sinne der Kommissionsminderheit die Ergänzungsberichte der Kommission abzulehnen.

Ich bin erstaunt über mehrere Sachen. Ich bin vor allem darüber erstaunt, wie wenig hier von der Ergänzung zwischen öffentlichem und privatem Verkehr gesprochen wird. Gerade wenn wir den kantonalen Richtplan anschauen, dann müsste man wohl sagen, machen wir doch die Hausaufgaben – sprich die Realisierung und Vorbereitung von Projekten wie dem eines Lindbergtunnels, den die Stadt Winterthur dringend braucht – und noch viel dringender einen Kapazitätsausbau zwischen Effretikon und Winterthur auf der Schiene! Das ist alles schon seit den Achtzigerjahren im kantonalen Richtplan drin. Dort braucht es Druck auf Bern, damit dort die Gelder fliessen. Das ist viel wichtiger, als dass wir auf Seite der Strassen neue Striche im Richtplan einbauen.

Wenn ich Willy Haderer richtig verstanden habe, hat er ja auch gesagt, dass es beim Gubrist jetzt vielleicht noch eine Spur mehr gibt, dass das Limmattal dann aber genug hat. Dasselbe können wir fast vom ganzen Kanton sagen. Der Kanton ist so dicht genutzt und so dicht besiedelt, dass der Privatverkehr einfach nicht mehr das sinnvolle Verkehrsmittel ist, um die Verkehrsprobleme zu lösen. Da muss dringend Verkehr auf den öffentlichen Verkehr, notabene auf die Schiene, umgelagert werden. Das ist die einzige Chance, die wir im Kanton haben, die einzige realistische Chance. Also machen wir dort bei der Schiene vorwärts und träumen wir nicht von neuen Nordumfahrungen! Wenn Sie diesen Traum konsequent zu Ende träumen würden, dann könnte das eigentlich landschaftsverträglich nur mit einem Tunnel konkretisiert werden, der dann in Frauenfeld beginnt und in Basel endet. Und dass das niemand bezahlen kann, ist – glaube ich – Ihnen hier allen klar.



Noch eine Schlussbemerkung zu den oft zitierten Regionalplanungsgruppen: Es ist ja auch noch ein Vorstoss zum Demokratiedefizit, dem Demokratiedefizit bei Zweckverbänden, hängig. Das passt eigentlich ganz gut hier hinein. Zumindest die Regionalplanungsgruppe Winterthur und Umgebung, wo ich selber Delegierter bin, hat überhaupt nie in einer Delegiertenversammlung Stellung genommen zur äusseren Nordumfahrung. Seien Sie also etwas vorsichtiger, wenn Sie jetzt Regionalplanungsgruppen zitieren, und bleiben Sie auf dem Boden! Fördern Sie die Schiene und verzichten Sie auf Träume bei der Strasse!

*Blanca Ramer-Stäubli (CVP, Urdorf):* Ich spreche als Limmattalerin. Ich habe, was die äussere Nordumfahrung angeht, zwei Seelen in meiner Brust: Auf der einen Seite ist für mich das vom Kommissionspräsidenten Hans Frei geschilderte Verkehrsprojekt mit seiner Zukunftsvision der reinste Horror. Auf der andern Seite aber sehe ich, wie die Verkehrssituation jetzt schon ist und wie sie sich weiterentwickeln wird. Deshalb fühle ich mich dazu gezwungen, den Weg des Horrors einzuschlagen zu Gunsten des verbleibenden Restes an Lebensqualität und so der Kommissionsmehrheit zuzustimmen und ein positives Zeichen zu Gunsten einer äusseren Nordumfahrung zu setzen. Unsere Agglomeration darf nicht im Verkehrschaos untergehen.

*Willy Haderer (SVP, Unterengstringen):* Matthias Gfeller, wir sind nicht am Träumen, sondern hellwach. Und ich kann Ihnen auch versichern, dass wir unsere Verantwortung in der Gesamtplanung sehr wohl wahrnehmen. Wir werden diesen Herbst noch ein LEK (Landschaftsentwicklungskonzept) festlegen im Limmattal. Wir haben bereits seit der Stellungnahme zum kantonalen Verkehrsrichtplan eine Stadtbahnlinienführung festgelegt – das habe ich vorhin schon gesagt – und wir haben, wenn Sie von den Rechten der Bevölkerung sprechen, auch das Referendumsrecht bei der ZPL.

Aber zu Thomas Hardegger möchte ich schon ganz klar und deutlich sagen: Wenn Sie abschätzig darüber tun, die ZPL sei so ein bürgerlicher Klub, dann muss ich Ihnen sagen, dass er sich aus den Präsidenten der Limmattaler Gemeinden zusammensetzt, und zwar aus den aktuellen, amtierenden Gemeindepräsidenten. Vor wenigen Jahren war Ihr Fraktionskollege Markus Notter ebenfalls mein Stellvertreter und hat hier die Planung sauber mitgetragen. In unserer Delegiertenversamm-

lung sind die amtierenden Bau- und Verkehrsvorstände unserer Gemeinden. Wenn Sie dort halt zu wenig Resonanz haben und von der SP nicht in diese Gremien gewählt werden, dann ist das Ihr Problem. Wir jedenfalls schauen für unsere Regionen und für unsere Gemeinden.

Ich bitte Sie hier ganz klar, den Zusatzbericht der Kommission zu unterstützen.

*Hans Frei (SVP, Regensdorf), Präsident der KPB:* Ganz kurz – es wurde in verschiedenen Voten darauf hingewiesen, dass hier die Auto-lobby mit engagiert sei. Das will ich ganz klar dementiert haben, es sind die Anliegen der Behörden, letztlich auch der Planungsgruppen, die hier konzentriert auf das Anliegen gebündelt werden, Probleme zwischen der Limmat und der Töss zu lösen.

*Ruedi Lais (SP, Wallisellen):* Zuerst an Willy Haderer: In keiner Art und Weise habe ich Ihnen vorgeworfen, den öffentlichen Verkehr nicht zu fördern. Ich anerkenne selbstverständlich alle Bemühungen, auch im Limmattal eine Stadtbahn einzurichten, und wünsche Ihnen dazu natürlich nur bestes Gelingen.

Nun eine Bemerkung zu Willy Furter und Gabriela Winkler: Beide haben gesagt, wir sollten der Bevölkerung etwas geben – die Taube auf dem Dach wurde da schon fast gebraten oder mindestens gerupft – und Willy Furter hat gesagt, auf Umfahrungen könne verzichtet werden, wenn diese Strasse in den Verkehrsrichtplan aufgenommen werde.

Da zeigt sich ja gerade das Risiko einer solchen irrationalen Planung: Auf eine ganze Generation hinaus wird dieses Riesenprojekt alle vernünftigen Investitionen – sprich Abklassierungen, Gestaltungen von Dorfzentren – zumindest behindern. Man wird immer auf dieses alle Probleme lösende Projekt verweisen können in den nächsten 25 Jahren. Es wird kein Geld fließen, weder aus der Bundes- noch auch der Kantonskassse.

*Regierungsrätin Dorothee Fierz:* Wir sind uns wohl in einem Punkt einig: Der Wirtschaftsraum Zürich hat das grösste Verkehrsvolumen gesamtschweizerisch zu bewältigen. Und mit dieser Feststellung ist der Regierungsrat in einer grossen Verantwortung, nämlich in der Verantwortung, seine Investitionen in Schiene und Strasse ganzheitlich zu be-

trachten und klare Prioritäten zu setzen. Wenn ich sage «ganzheitlich betrachten», dann muss er Lösungen anstreben, die eben der Wirtschaft dienen, die aber auch zum Wohle der Bevölkerung sind und im Interesse von Erhalt von Lebensraum und Landschaft stehen.

Nun haben wir das Ergebnis einer Diplomarbeit eines Diplomanden der HWV Winterthur erhalten. Wir haben diese Idee aufgegriffen. Die Ergebnisse dieser Diplomarbeit waren wohl etwas kurz gegriffen, trotzdem wollten wir wissen, welche Lösungsansätze wir in der Gesamtbeurteilung der Verkehrsbewältigung im nördlichen Teil der Stadt Zürich zur Verfügung haben.

Wir haben die äussere Nordumfahrung im Rahmen einer wissenschaftlich anerkannten Methode, nämlich der Zweckmässigkeitsbeurteilung, geprüft; geprüft auf Wirkung, geprüft auf Entlastung, und zwar in den betroffenen Räumen im Furttal, Unterland, Winterthur, aber auch in den benachbarten Räumen. Die Ergebnisse sind klar: Die äussere Nordumfahrung, das heisst die Direktverbindung zwischen Wettingen und Winterthur ist zu peripher, als dass sie eine wirklich nachhaltige Entlastung des HLS-Netzes bringen könnte. Was sie bringen würde, ist eine Entlastung der Hauptverkehrsstrassen im Unterland und im Furttal. Aber es ist eine Illusion und es ist auch unehrlich, der Bevölkerung nun zu sagen, man könnte auf Ortsumfahrungen verzichten, weil man in absehbarer Zeit eine äussere Nordumfahrung bauen würde. Die Kosten dieser äusseren Nordumfahrung lägen in einer Grössenordnung von 3 bis 4 Milliarden Franken – Sie hören es richtig. Weder der Kanton Zürich noch der Bund werden in unserer Generation, das heisst im Zeithorizont von 25 bis 30 Jahren, diese Mittel zur Verfügung haben.

Nun plädieren Sie trotzdem für einen Richtplaneintrag. Was ist ein Richtplaneintrag im Richtplan Verkehr? Nichts mehr als ein Strich auf dem Papier, der Erwartungen weckt und nichts sagt über Raumsicherung oder über eine zuverlässige Linienführung. Nehmen Sie das Beispiel Richtplaneintrag Seetunnel! Als wir die Seetunnel-Variante geprüft hatten, mussten wir feststellen, dass dieser Planeintrag überhaupt nichts sagt, als dass wir eine Verbindung vom linken zum rechten Seeufer haben wollen – keine räumliche Sicherung eines Seetunnels. Oder denken Sie an die über 50 Eintragungen der Ortsumfahrung! Diese Eintragungen sagen nicht, wie wir das Problem lösen wollen, aber sie wecken Erwartungen und falsche Hoffnungen der Bevölkerung. Heute

müssen wir mühsam erklären, weshalb wir diese 50 Ortsumfahrungen nicht bauen können.

Deshalb bitte ich Sie dringend, die Lagebeurteilung der Regierung zur Kenntnis zu nehmen. Ich bitte Sie auch zur Kenntnis zu nehmen, dass im heutigen Zeitpunkt eine äussere Nordumfahrung das Verkehrsproblem im Raum Zürich nicht lösen würde, wir auch über keine Mittel verfügen zur Realisierung, weder beim Bund noch beim Kanton. Ein präziser Richtplaneintrag ist auch nicht möglich, weil gar kein Projekt vorliegt. Es ist unehrlich, jetzt so zu tun, als würden wir mit diesem Ergänzungsbericht oder mit einem Auftrag zu einem Richtplaneintrag ein Verkehrsproblem lösen. Ehrlich ist zu sagen, dass in diesem Raum in den nächsten 30 Jahren keine neue Baustelle in dieser Grössenordnung kommt. Die kommende Generation muss wieder eine neue Lagebeurteilung machen können.

Ich bitte Sie, vom Bericht der Regierung Kenntnis zu nehmen und uns in jenen Projekten zu unterstützen, die wir in Angriff genommen haben. Gleichzeitig ist der Ergänzungsbericht abzulehnen, den die KPB verfasst hat.

#### *Abstimmung*

**Der Minderheitsantrag Ruedi Lais wird dem Antrag der Kommission gegenübergestellt. Der Kantonsrat lehnt den Minderheitsantrag mit 90 : 67 Stimmen ab.**

*Ratsvizepräsident Hans Peter Frei:* Sie haben dem Kommissionsantrag und der Abschreibung des Postulates mit abweichender Stellungnahme zugestimmt.

Das Geschäft ist erledigt.

## **6. Vorzug der 1. Röhre (Sihltiefstrasse) (Reduzierte Debatte)**

Bericht und Antrag des Regierungsrates vom 2. April 2003 zum Postulat KR-Nr. 192/2000 und gleich lautender Antrag der KPB vom 1. Juli 2003 **4063**

*Hans Frei (SVP, Regensdorf), Präsident der Kommission für Planung und Bau:* Die Kommission für Planung und Bau beantragt Ihnen einstimmig das Postulat 192/2000 betreffend Vorzug der ersten Röhre (Sihltiefstrasse) abzuschreiben.

Einstimmig ist der Antrag, einstimmig ist aber auch die Sorge um die Verkehrsprobleme in Zürich. Trotzdem ist die Kommission der Meinung, dass ein Vorzug der ersten Röhre der Sihltiefstrasse dafür keine Lösung oder auch nur partielle Linderung bringen kann. Lassen Sie mich vorerst unsere Übereinstimmung in der Kommission und deren Gründe kurz erörtern:

Eine einzelne Röhre bringt nachweislich keine wirkliche Entlastung entlang der Rosengartenstrasse/Westtangente und kann auch als Sofortmassnahme dieses Verkehrsproblem nicht lösen. Eine Etappierung führt zu wesentlich höheren Gesamtkosten. Die Baustelle müsste zweimal installiert werden, die Projektierung wird durch den Koordinationsaufwand teurer. Höhere Investitionen sind die Folge. Der durch die hydrologischen Schwierigkeiten im Sihl-Bereich anspruchsvolle Grundwasserschutz wäre zweimal zu realisieren.

Die Zeitersparnis für diese minimale Entlastung ist gering, denn für die Realisierung eines Stadttunnels – eine oder zwei Röhren – braucht man nach Aussage der Baudirektion rund 25 Jahre; davon sind 10 Jahre Bauzeit. Für die Kommission ausschlaggebend ist die Tatsache, dass wenn man eine Röhre baut, man – optimistisch geschätzt – vier Jahre einspart; ein grosser Teil der Realisierungszeit fällt nämlich für Verfahrensfragen an. Weiter zu bedenken ist, dass die jüngste Zeit drastisch aufgezeigt hat, dass einröhrige Tunnels, beziehungsweise Tunnels im Gegenverkehr, für den Status einer Hochleistungsstrasse nicht sicher genug sind. So viel zu unserer Übereinstimmung.

Differenzen ergaben sich erwartungsgemäss in der Diskussion um die Problemlösungen im Zusammenhang mit der Strategie HLS und der von der Regierung bei den Bundesstellen eingegebenen Lösungsansät-

ze, im Speziellen die Weiterbearbeitung und Abstimmung mit der aktuellen Projektierung des Westastes.

Die Kommissionslinke legt Wert darauf, dass die Abschreibung des Postulats keinesfalls als irgend eine Haltung zur Sihltiefstrasse und den ins Auge gefassten Massnahmen der Regierung verstanden werden darf. Einer eventuellen Projektverbindung Westast/Stadttunnel steht man alarmiert gegenüber. Die Kommissionsrechte will die Projektierung des Stadttunnels Brunau–Neugut als ein Teil eines Umfahrungsrings ausdrücklich und wünscht eine möglichst rasche Verwirklichung des zweiröhrigen Stadttunnels. Sie erlauben mir den Hinweis, dass beim Durchgangsbahnhof zwischen Einreichung einer Initiative, Vorlage der Regierung, Änderung des Richtplaneintrages und Projektgenehmigung durch Bund und Souverän, um mit den Bauarbeiten beginnen zu können, weniger als zwei Jahre verstrichen sind.

Beinahe einig war sich die Kommission im Übrigen darüber, dass es sich im Rahmen dieses Postulates denn doch kaum lohnt, eine allgemeine und längere Verkehrsdiskussion pro/contra Stadttunnel zu führen. Die Kommission für Planung und Bau hat aber die feste Zusage der Baudirektion, dass die Kommission laufend über neue Entwicklungen bei diesem Projekt informiert werden wird. Seien Sie versichert: Die KPB bleibt in dieser Frage am Ball!

Folgen Sie dem einstimmigen Antrag unserer Kommission auf Abschreibung des Postulates!

*Lucius Dürr (CVP, Zürich):* Wir haben diesen Bericht – namentlich ich selber als Stadtzürcher im Kreis 6/10 – mit etwas Wehmut zur Kenntnis genommen, vor allem deshalb, weil keine Entlastung der Rosengartenstrasse möglich wird. Das wäre aber notwendig gewesen und davon hat man sich eben gerade mit dieser vorgezogenen 1. Röhre etwas versprochen; wiederum ein Traum, der nicht in Erfüllung gehen kann.

Die Argumente dafür sind allerdings stichhaltig, muss ich sagen. Die Zeitersparnis wurde erwähnt. Diese drei bis vier Jahre lohnen sich nicht. Ich würde sagen, die Nachteile, die daraus entstehen, sind grösser. Ebenso haben wir zur Kenntnis genommen, dass die bautechnischen, hydrologischen Probleme wesentlich sind und deshalb alles möglichst sozusagen in einem Aufwisch gelöst werden soll, und dass auch die Kostenabschätzung natürlich etwas für sich hat. Wir hoffen aber sehr, dass auf andere Weise diese Entlastung der Rosengarten-

strasse doch noch möglichst rasch erledigt werden kann, weil die Geduld in diesem Quartier langsam, aber sicher wirklich erschöpft ist und jede Hoffnung durch solche Antworten wiederum im Keim erstickt wird.

Ich hoffe also, dass die Regierung anderweitig versucht, diese Probleme zu lösen. Wir sind mit der Abschreibung einverstanden.

*Monika Spring (SP, Zürich):* Die SP-Fraktion wird der Abschreibung des Postulates zustimmen, Sie haben es gehört. Wir gehen mit dem vom Regierungsrat im Bericht aufgeführten Gründen weit gehend einig. Vor allem die Feststellung, die jetzt gerade auch Lucius Dürri erwähnt hat, dass mit dem vorgezogenen Bau der 1. Röhre Stadttunnel keine substanzielle Entlastung der Rosengartenstrasse/Westtangente erfolgen kann, ist für uns eigentlich Hauptargument, dem Antrag des Regierungsrates zu folgen. Dazu kommen die erwähnten finanziellen und bautechnischen Probleme, welche auch in der Kommission zu einer raschen und klaren Mehrheitsfindung beigetragen haben.

Wir haben unsere Haltung bereits in der Diskussion zur Motion – Abschreibung beziehungsweise Rückkommen zum Seetunnel – dargelegt und möchten hier nicht noch einmal detailliert darauf eingehen.

Zudem hat Kommissionspräsident Hans Frei eigentlich unsere Haltung bereits klar zum Ausdruck gebracht. Wir meinen, dass ein zusätzlicher Strassenbau in der Stadt Zürich nur in dem Moment überhaupt zur Diskussion stehen kann, wenn der Rückbau der Westtangente damit verbunden ist, und zwar verstehen wir unter «Rückbau» in diesem Fall wirklich Abbruch und Entlastung der Quartiere, welche nun seit 35 Jahren durch die Westtangente zerschnitten und in der Lebensqualität beeinträchtigt sind.

*Carmen Walker Späh (FDP, Zürich):* Die FDP-Kantonsräte, die dieses Postulat eingereicht haben, wollten mit ihrem Vorstoss die Diskussion um die dringend notwendige Lückenschliessung im Autobahnnetz der Stadt Zürich wieder in Gang setzen, denn nach wie vor endet der Milchbuckeltunnel inmitten der Stadt Zürich, ohne jede Verbindung mit dem andern Ende an der Brunau in der Stadt Zürich. Nach wie vor verfügt die Stadt Zürich über keine Verbindung dieser beiden Autobahnen. Die Folge sind tägliche Staumeldungen und eine leidende Bevölkerung entlang der am meisten befahrenen oberirdischen Verkehrs-

achsen, insbesondere der Westtangente/Rosengartenstrasse. Dort brausen ja täglich über 65'000 Fahrzeuge durch das Quartier; das sind dreimal mehr als an Ostern durch den Gotthardtunnel fahren.

Die FDP wollte mit dem vorzeitigen Bau der ersten Röhre eine rasche Verbesserung dieser Situation erreichen. Nun aber haben sich die Verhältnisse seit Überweisung des Postulates doch wesentlich geändert. Die Regierung hat am 9. Dezember 2002 die Strategie Hochleistungsstrassen beschlossen. Darin wurde – darüber haben wir auch schon diskutiert – ein vierstreifiger Stadttunnel von der Brunau ins Neugut mit der Option eines Ostastes verabschiedet. Zudem wurde der Stadttunnel in einer Zweckmässigkeitsprüfung ja dem Seetunnel vorgezogen. Damit aber wurde das bisherige generelle Projekt als überholt erklärt. Weiter vermochte auch die Regierung die mögliche Zeitersparnis zur Lösung dieses Problems ebenso wie die Kostenersparnis gegenüber dem Vorausbau als gering nachweisen. Die FDP-Fraktion muss diese geänderten Rahmenbedingungen und Erkenntnisse ebenfalls anerkennen. Damit muss sie aber auch zur Kenntnis nehmen, dass die Kapazität nur einer Röhre offensichtlich eben nicht ausreichen würde, um tatsächlich eine Entlastung der Rosengartenstrasse zu erreichen, und das war ja auch ein wichtiges Ziel dieses Vorstosses.

Damit wird die FDP das Postulat als erledigt abschreiben. Ich kann Ihnen aber versichern: Trotz dieses Abschreibungsentscheides bleibt das Engagement der FDP für eine Lückenschliessung im bestehenden Verkehrsnetz der Stadt Zürich ungebrochen.

*Peter Weber (Grüne, Wald):* Die Nordumfahrung mit dem Gubristtunnel ist in Betrieb. Die Westumfahrung mit dem Üetlibergtunnel ist im Bau. In rund zehn Jahren wird die Autobahnumfahrung die Aufgabe des alten Ypsilons weiträumig übernehmen. Doch jenes Ypsilon ist in bürgerlichen Köpfen leider immer noch nicht verdorrt. Die Absurdität, noch mehr Verkehr durch die Sihlstrasse in die City einzuschleusen, war eine Seifenblase, eine unwirtschaftliche Sandkastenübung. Diese Übung abzubrechen ist richtig, aber nicht mit scheinheiligen Argumenten wie: Die Zeiteinsparungen seien marginal oder auch bau- und verkehrstechnische Probleme und Überlegungen führten dazu. Warten wir doch die Resultate der Konzeptkonferenzen Siedlung und Verkehr Zürich und Umgebung ab und geben diesem Modellvorhaben der Agglomerationspolitik des Bundes wenigstens eine kleine Chance!



Auch wir Grünen beantragen daher, das Postulat als wirklich erledigt abzuschreiben.

*Ernst Brunner (SVP, Illnau-Effretikon):* Wo ist Baudirektorin Dorothee Fierz? (*Heiterkeit. Die Baudirektorin befindet sich im Ratsaal, aber nicht auf ihrem Platz.*)

Seit der Überweisung dieses Postulates hat die Regierung die Strategie Hochleistungsstrassen HLS festgelegt. Sie hat auch in einer Zweckmässigkeitsbeurteilung den Stadttunnel dem Seetunnel vorgezogen und im Zusammenhang mit dem Stadttunnel beschlossen, dem eidgenössischen Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation zu beantragen, neu an Stelle der bisherigen Linienführung den Stadttunnel in den Sachplan des Bundes aufzunehmen und beim Bund die Zustimmung zur Überarbeitung dieses Projektes zu erwirken. Die Arbeiten, die nötig sind, um diesem Beschluss auch zu folgen, sind in der Baudirektion im Gang. Der Regierungsrat zeigt auf, weshalb ein Vorziehen der ersten Röhre Stadttunnel – wenn überhaupt – nur wenig bringen kann. Die Projektierungsarbeiten müssen so oder so für zwei Röhren komplett fertiggestellt werden, also keine Einsparung. Die Projektierungs- und Bauzeit wird auf 20 bis 25 Jahre veranschlagt und das Vorziehen einer ersten Röhre würde nur ungefähr drei Jahre bringen. Die bau- und verkehrstechnischen Schwierigkeiten im Sihlraum ergeben, dass dringend beide Röhren miteinander gebaut werden sollen. Zudem wird die Rosengartenstrasse mit einer Röhre nicht in gewünschtem Mass entlastet und die entstehenden Mehrkosten stehen in keinem Verhältnis zum Nutzen. Das sind alles handfeste Gründe und keine Träume, wie sie Peter Weber von den Grünen genannt hat; es sind handfeste Gründe, die dagegen sprechen, diese erste Röhre vorzuziehen und es sind auch handfeste Gründe, um dann beide Röhren miteinander zu bauen. Zudem haben die Diskussionen um ein- oder zweiröhrige Tunnels ja gezeigt, dass es nicht zu verantworten ist, in Zukunft noch einröhrige Tunnels zu bauen.

Unter Punkt 2 hat die Regierung auch klar aufgezeigt, wie es weitergehen soll. Wir nehmen die Regierung da beim Wort und verzichten darauf, weiter Druck auszuüben.

Reto Cavegn ist als einziger überlebender (*Heiterkeit*) beziehungsweise übrig gebliebener Postulant mit der Abschreibung einverstanden. Die

SVP-Fraktion ist ebenfalls einverstanden mit der Abschreibung und empfiehlt Ihnen, dieser zuzustimmen.

*Kurt Schreiber (EVP, Wädenswil):* Wir leiden hier an den Spätfolgen der seinerzeitigen Ypsilon-Projektierung und wir leiden darunter, dass wir immer noch nicht so weit sind, dass die Stadt Zürich effizient umfahren wird. Der Üetlibergtunnel wird dereinst möglicherweise eine Entlastung bringen und man sollte eigentlich dann einmal zusehen, wie sich die Entlastung auswirkt.

Auf der andern Seite ist es sicher vernünftig, dass dank dieses Postulates Antworten auf den Tisch des Hauses gekommen sind. Und es ist eindeutig klar geworden, dass – wenn schon, denn schon – dieser Stadttunnel so ausgebaut werden soll, dass er eben den Verkehr richtig zu schlucken vermag und auch Entlastung bringen kann. Was mich persönlich besonders freuen würde, wäre, wenn endlich dieser Schandfleck Sihllochstrasse verschwinden würde; das wäre für mich selbst schon wert, dass man diesen Stadttunnel realisieren würde. Aber das ist mein Wunsch. Und es ist ganz sicher so, dass das Volk dann klar entscheiden wird.

Wir haben jetzt die Auslegeordnung erhalten. Das Postulat ist beantwortet. Der letzte Postulant hat sein Einverständnis mit der Abschreibung erklärt und so tut es eben auch die EVP-Fraktion.

*Ratsvizepräsident Hans Peter Frei:* Die vorberatende Kommission schlägt die Abschreibung des Postulates vor. Ein anderer Antrag wurde nicht gestellt.

Somit ist das Verfahren beendet. Das Postulat ist abgeschrieben.

Das Geschäft ist erledigt.

## **7. Genehmigung einer Änderung der Allgemeinen Bauverordnung**

Antrag des Regierungsrates vom 14. Mai 2003 und geänderter Antrag der KPB vom 1. Juli 2003 **4078a**

*Ratsvizepräsident Hans Peter Frei:* Wir können Nichteintreten, Rückweisung oder Ablehnung beschliessen. Wir können an der Verordnung selber jedoch nichts ändern.

*Hans Frei (SVP, Regensdorf), Präsident der Kommission für Planung und Bau (KPB):* Die Vorlage 4078 hat ihre kleine Vorgeschichte:

Der Regierungsrat hat am 15. Mai 2002 zum Postulat 77/2000 von Dorothee Jaun und Ruedi Hatt Bericht erstattet – Vorlage 3976. Die Kommission für Planung und Bau hat am 3. September 2002 beantragt, es sei der Regierungsrat zur Abfassung eines Ergänzungsberichts einzuladen – Vorlage 3976a. Der Rat folgte dem Antrag der Kommission am 18. November 2002 mit 110 : 0 Stimmen.

Der Sachverhalt ist folgender:

Die KPB sieht eine Schlechterstellung bestehender Bauten in Zonen, in denen das Mass der Nutzung nach Revision des Planungs- und Baugesetzes neu mittels Baumassenziffer (BMZ) geregelt wird. Dieser Fall tritt ein, wenn für diese Bauten früher eine Ausnutzungsziffer (AZ) mit der generellen Privilegierung gemäss Paragraf 10 litera c der Allgemeinen Bauverordnung galt. Gemäss dieser Verordnungsbestimmung sind verglaste Balkone, Veranden und Vorbauten ohne heiztechnische Installationen, soweit sie dem Energiesparen dienen, bis zu 10 Prozent der Summe aller anrechenbaren Geschossflächen nicht an die Ausnutzungsziffer im Sinne von Paragraf 255 PBG anrechenbar.

Die KPB wünschte im Ergänzungsbericht Aufschluss darüber, wie die Ausnutzungsbestimmungen in einem neuen PBG geregelt werden sollen, sowie eine Darlegung von Möglichkeiten der Privilegierung von verglasten Balkonen, Veranden und anderen Vorbauten ohne heiztechnische Installationen etwa aus Gründen des Lärmschutzes. Vor allem wollte die Kommission einen Vorschlag, wie bis zum Inkrafttreten einer Gesetzesrevision mögliche Ungleichbehandlungen gleicher Begehren verhindert werden können.

Die Regierung hat mit der Vorlage 4078 den verlangten Ergänzungsbericht vorgelegt und beantragt zugleich eine Änderung der Allgemeinen Bauverordnung, welche dem ursprünglichen Postulat von Dorothee Jaun und Ruedi Hatt entspricht. Dabei wurden folgende Anliegen gewichtet:

Erstens: Die Lösung wird keine Planungsrunde auslösen in Gemeinden, in denen kein Anpassungsbedarf besteht.

Zweitens: Es wird den Gemeinden überlassen, ob allfällige Erhöhungen der Baumassenziffer ausschliesslich für Wintergärten gegeben werden sollen oder ob eine Erhöhung der geltenden Baumassenziffer vorgenommen werden soll.

Drittens: Durch Verzicht auf Änderung der Definition der Baumassenziffer kann die Bestimmung einfach gehalten werden und führt nicht zu einer Präjudizierung der angestrebten schweizweiten Harmonisierung der baurechtlichen Begriffe.

Viertens: Die Kommission für Planung und Bau würdigt den ausführlichen Ergänzungsbericht der Regierung ausdrücklich.

Nicht ganz teilen können die Fachleute der Kommission quer durch das ganze politische Spektrum allerdings die im Bericht durchscheinende Begeisterung für das uneingeschränkte Regime der an sich für gewerbliche Bauten gedachten Baumassenziffer. Das gilt nicht nur, aber vor allem auch für den Wohnbau. Die Baumassenziffer zeitigt in der Praxis nicht nur im Fall der zur Diskussion stehenden Verglasungen, sondern auch anderweitig unschöne Resultate. Es macht etwa ökonomisch und ökologisch wenig Sinn, dass immer mehr Raum unterirdisch angelegt wird und in den Gewerbebezonen wird die Baumassenziffer auch bald architektonisch unschön wahrnehmbar sein. Das möchten die Baufachleute der KPB immerhin zu bedenken geben, auch wenn das Thema nicht zur ausführlichen Diskussion steht. Deshalb zurück zur vorgeschlagenen Änderung der Allgemeinen Bauverordnung:

Die Minderheit der Kommission für Planung und Bau erachtet die neue Regelung als unnötig, da es den Gemeinden offenstehe, die Baumassenziffer lokal nach ihren Bedürfnissen festzulegen. Die Bestrebungen der heutigen Bauherren, die Baumassenziffer bis zum Letzten auszureizen, ist nach Ansicht der Minderheit nicht dadurch zu belohnen, dass man zusätzlich einen verglasten Anbau anbringen kann.

Die Mehrheit der Kommission hingegen heisst die vorgeschlagene Änderung der Allgemeinen Bauverordnung gut. Wir haben hier einen der eher seltenen Fälle, bei denen ein Postulat mit Ergänzungsbericht eine konkrete Verbesserung im Sinne der Postulanten bewirkt hat. Die Mehrheit der Kommission und viele Bauwillige im Kanton danken der Regierung für die vorgeschlagene unkomplizierte Lösung auch ohne neue PBG-Revision. Es liegt nun an den Gemeinden, den gewährten

Spielraum auch wirklich gut und sinnvoll zu nutzen. Im Weiteren darf an dieser Stelle festgehalten werden, dass wir durchwegs in der Lage sind, unser PBG ohne Totalrevision unbürokratisch anzupacken und gewisse Kompetenzen an die Gemeinde zu können.

Die Mehrheit der Kommission hofft, dass der gewonnene Spielraum dazu führt, dass sich manche Bürgerin und mancher Bürger auch in Gemeinden mit Baumassenziffer künftig an einem Wintergarten freuen kann und sich nicht mehr benachteiligt fühlen muss.

Folgen Sie dem Antrag der Kommission für Planung und Bau auf Abschreibung des Postulates und genehmigen Sie mit der Mehrheit der Kommission die vorgeschlagene Änderung der Allgemeinen Bauverordnung!

*Die Beratungen werden unterbrochen.*

### ***Schützenkönig des Knabenschiessens 2003***

*Ratsvizepräsident Hans Peter Frei:* Ich darf Ihnen mitteilen, dass Stefan Bachmann aus Zürich Schützenkönig des Knabenschiessens 2003 geworden ist. Er hat 34 Punkte im Ausstich erzielt und ist siebzehnjährig. (*Applaus*).

*Die Beratungen werden fortgesetzt.*

*Lucius Dürri (CVP, Zürich):* Wir sind erfreut über dieses flexible und rasche Vorgehen in Sachen Allgemeine Bauverordnung. Wir sind froh, dass keine allgemeine Planungsrunde in den Gemeinden durchgeführt werden muss, sondern dass vielmehr die Gemeinden bedarfsgerecht entscheiden können, wie sie in Sachen Baumasse vorgehen wollen, dass insbesondere aber auch eine einfache Handhabung möglich ist und letztlich die Harmonisierung baurelevanter Begriffe nicht torpediert wird. Ich glaube, diese Gründe überzeugen genügend.

Wir bitten Sie, diesem Antrag zuzustimmen, die Änderung zu genehmigen und gleichzeitig das entsprechende Postulat abzuschreiben.

*Ueli Keller (SP, Zürich):* Für die SP-Fraktion kann ich Ihnen mitteilen, dass wir die Abschreibung des Postulates einstimmig befürworten. Mit

dem Vorliegen des Ergänzungsberichts zur Vorlage 3976a gibt es für den Kantonsrat kein Mittel, aber auch keinen Grund, etwas anderes als die Abschreibung des Postulates von Dorothee Jaun und Ruedi Hatt zu beschliessen.

Beim Teil A der Vorlage stimmt die Fraktion nicht einheitlich. Ein Teil der Fraktion, nämlich namentlich die Kommissionsmitglieder, haben sich nicht davon überzeugen lassen, dass die vorgeschlagene Änderung der allgemeinen Bauverordnung zum richtigen Zeitpunkt und mit dem richtigen Inhalt daherkommt. So kurz vor der Debatte über die Gesamtrevision des PBG scheint es nicht sinnvoll, im Mikrobereich an Details «herumzuschraubeln». Die vorgeschlagene Lösung mit dem neuen Paragraphen 13 der Allgemeinen Bauverordnung schwächt die Einfachheit und Klarheit des Instrumentes der Baumassenziffer, welches sich im Wesentlichen bewährt hat, wie auch die Regierung in ihrem Bericht schreibt. Die Kompetenzerteilung an die Gemeinden, die Baumassenziffer aufzuteilen und gesondert regeln zu können für Balkone, Veranden und so weiter, löst eine aufwändige Planungsrunde aus und lässt eine uneinheitliche Umsetzung und Verkomplizierung bei der Anwendung der Baumassenziffer erwarten. Dieser Teil der Fraktion lehnt deshalb im Sinne des Minderheitsantrages die Änderung ab.

Ein anderer Teil der Fraktion enthält sich der Stimme, weil dieses richtige und wichtige Anliegen, das auch aus unserer Fraktion kam, mit der vorgeschlagenen Änderung aber aus den genannten Gründen keine überzeugende und nur suboptimale Umsetzung findet.

*Ueli Kübler (SVP, Männedorf):* Einmal mehr darf ich feststellen, dass es von Vorteil ist, wenn in den ständigen Kommissionen Fachleute sitzen, sonst wäre nach Bericht und Antrag der Regierung das absolut berechnete Postulat 77/2000 ohne Wirkung abgeschrieben worden; ein Postulat, das aufzeigt, dass bezüglich des Baus von energiesparenden Wintergärten Bauherren in Gemeinden mit Ausnutzungsziffer gegenüber Gemeinden mit BMZ privilegiert sind. Zu Recht haben die Postulanten gefordert, dass diese Ungerechtigkeit in der Allgemeinen Bauverordnung beseitigt wird.

Die KPB hat sich denn auch mit Bericht und Antrag, Vorlage 3976, nicht zufrieden gegeben und einen Zusatzbericht verlangt. Das Resultat daraus ist insofern zufriedenstellend, als es den Gemeinden ermöglicht, nebst der Baumassenziffer für Haupt- und Nebengebäude noch eine

weitere Baumassenziffer für verglaste Balkone, Veranden und andere energiesparenden Anlagen festzulegen – sprich Wintergärten; dies analog zur Ausnützungsziffer. Der Vorteil dieser Lösung liegt darin, dass die Diskussion über zu viel oder zu wenig Baumasse für Hauptgebäude, wie sie momentan in diversen Gemeinden stattfindet, nicht beeinflusst wird. Es zeigt sich aber auch einmal mehr, dass das Instrument der Baumasse, ursprünglich für Industrie- und Gewerbezone vorgesehen, nicht das Allheilmittel zur Ablösung der Ausnützungsziffer ist, wie dies einige Planer angepriesen haben; eine Korrektur ist hier nötig.

Die SVP unterstützt daher diese Änderung der Allgemeinen Bauverordnung als problemlose Ergänzung im bestehenden PBG und unterstützt auch die Abschreibung des Postulates. Für den Minderheitsantrag können wir kein Verständnis aufbringen. Lehnen Sie diesen ab!

*Peter Weber (Grüne, Wald):* Wir möchten dieses Postulat ebenfalls abschreiben, lehnen aber die Änderung der Bauverordnung ab. Alle wissen, dass das Planungs- und Baugesetz in dieser Legislatur, das heisst nächstes Jahr, in die Vernehmlassung kommen wird. Das ist für mich der störende Punkt, dass wir uns jetzt mit Details auseinandersetzen sollen, obwohl wir merken, dass neue Unsicherheiten für die Gemeinden dabei entstehen können. Dieser zur Diskussion stehende Paragraph 13 wird in das bestehende Gesetz hineingewürgt oder hineingemästet, so dass selbst Architekten, die dieses Splitten nach Gebäudebezeichnung anwenden müssen, eine Anwältin oder einen Anwalt während des Entwerfens zur Hand nehmen müssen.

Somit kann ich nur meiner Befürchtung Ausdruck geben, dass die Baumassenziffer erneut privilegiert wird. Generell sind wir uns doch im Klaren, dass der Kanton Zürich enorme innere Reserven an Geschossflächen in den rechtsgültigen Bauzonen hat. Diese zu aktivieren, das heisst zu verdichten, ist ein wichtiges, nachhaltiges Thema, welches nicht «huschhusch» unter dem Deckmänteli «Wintergarten, verglaste Balkone, Lärmschutz» abgehakt werden kann. Zu viele Fragezeichen in der noch differenzierteren Anwendung durch die Gemeinden müssen gemacht werden.

Deshalb bitte ich Sie, dieser spontanen Änderung der Allgemeinen Bauverordnung nicht zuzustimmen.

*Carmen Walker Späh (FDP, Zürich):* Mit der Vorlage soll nun die Baumassenziffer der Ausnutzungsziffer hinsichtlich der Privilegierung von verglasten Balkonen gleichgestellt werden, denn die Baumassenziffer kennt ja heute keine Differenzierungen nach Hauptgebäuden, besonderen Gebäuden und verglasten Balkonen et cetera. Mit der Vorlage wird es nun möglich, die Baumassenziffer gesondert aufzuteilen, zwischen Hauptgebäuden und besonderen Gebäuden; das sind litera a und b. Bei diesen beiden litera könnte man sich ja ernsthaft noch fragen, ob dieses nicht schon heute möglich wäre, denn heute gibt es bereits Gemeinden mit einer gesonderten Baumassenziffer für Hauptgebäude und besondere Gebäude. Wenn aber die Regierung dies noch explizit so festhalten möchte, dann ist dagegen aus unserer Sicht sicher nichts einzuwenden. Beim neuen litera c – und das ist nun entscheidend – werden verglaste Balkone, Veranden und so fort der Ausnutzungsziffer gleichgestellt und damit eben privilegiert.

Die FDP unterstützt deshalb diese Vorlage. Sie tut dies auch deshalb, weil die neue Verordnungsbestimmung selber noch keine Planungsrunde bei den betroffenen Gemeinden auslöst, denn wo die Gemeinden keinen Anpassungsbedarf sehen, müssen sie auch nicht tätig werden; das ist sicher zu begrüßen.

Diese erweiterte Handlungsmöglichkeit der Gemeinden, aber auch die mögliche indirekte Erhöhung der Baumassenziffer durch die Nichtanrechnung bestimmter Bauteile sind für die FDP-Fraktion Grund genug, diesen Minderheitsantrag abzulehnen, das Postulat abzuschreiben und der Vorlage so, wie beantragt, zuzustimmen.

*Willy Furter (EVP, Zürich):* Eine flexible Regelung, wie sie der Regierungsrat vorschlägt, ist sicher sinnvoll. Ursprünglich war ja die Baumassenziffer für Gewerbebauten vorgesehen. Mit der vorgesehenen Änderung wird eine Schlechterstellung bestehender Bauten in solchen Zonen, in denen das Mass der Nutzung mittels der Baumassenziffer geregelt wird, vermieden. Es ist auch gut, dass durch die vorgesehene Änderung der Allgemeinen Bauverordnung keine Planungsrunde in den Gemeinden ausgelöst wird. Es wäre vor allem für jene Gemeinden stossend, die ihr Planungs- und Baugesetz erst kürzlich geändert haben. Wir unterstützen deshalb in der EVP die vorgesehene Änderung des PBG und die Abschreibung des Postulates.



*Dorothee Jaun (SP, Fällanden):* Mit einer kleinen Minderheit der SP-Fraktion werde ich der Änderung dieser Allgemeinen Bauverordnung zustimmen.

Ich bin immer noch der Meinung, dass die Beseitigung der Ungleichbehandlung von Gemeinden mit Baumassenziffern und Gemeinden mit Ausnutzungsziffern in Bezug auf die Wintergärten unrichtig war und nun beseitigt werden kann. Das Motiv für dieses Postulat war denn auch nicht, wie Sie, Peter Weber, glauben, dass die Grundstücke extensiv genutzt werden müssen, sondern vor allem auch, dass Menschen, die nur ihren Balkon verglasen wollen, unbürokratisch und rasch zu einer Baubewilligung kommen, ohne komplizierte Baumassenberechnung, was nach meiner Erfahrung bei der alten Rechtslage der Fall war. Ich finde deshalb die neue Lösung richtig.

*Ruedi Hatt (FDP, Richterswil):* Eigentlich hatten wir ja eine unglaublich glückliche Ausgangslage: Man macht ein Postulat und dann kommt genau das, was das Postulat fordert. Jetzt wäre ich natürlich absolut unglücklich, wenn Sie noch dagegen wären mit dem Argument, man würde jetzt das ganze PBG revidieren und es würde jetzt wiederum im falschen Moment kommen. Es kommt gar nie im falschen Moment, der jetzige Moment ist der absolut richtige, daher bitte ich Sie: Unterstützen Sie diese Änderung der Allgemeinen Bauverordnung!

Wenn Sie diese Änderung unterstützen, dann machen Sie nämlich gar nichts anderes als sich für alternative oder erneuerbare Energien im Baubereich einzusetzen. Denn es gibt nichts einfacheres, als aus energetischen Gründen einen so genannten Wintergarten oder eine Verglasung an eine Gebäudehülle vorzuhängen. Dann können Sie bei schönem Wetter, wenn eben dieser Treibhauseffekt im Wintergarten entsteht, die warme Luft ins Gebäude lassen, und das ist eben keine warme Luft im üblichen Sinn, sondern die spart Ihnen Energie. Deshalb muss ich Sie schon darum bitten: Warten Sie nicht immer auf Gesamtrevisionen! Warten Sie nicht immer ab, sondern handeln Sie und lassen Sie jetzt diese Bauverordnung so anpassen, damit man diese vernünftige energetische Massnahme bei möglichst vielen Bauten realisieren kann.

Das ist eben wichtig, dass Sie unter «Wintergarten» nicht eine Vergrößerung des Wohnraumes verstehen. Wenn Sie den Wohnraum in den Wintergarten vergrössern, dann haben Sie das Gegenteil – eine

Energieschleuder –, weil Sie bei schlechtem Wetter viel zu viel Energie über die verglasten Flächen verlieren. Deshalb brauchen wir die Trennung vom Wohnraum zum Wintergarten und deshalb darf der Wintergarten auf keinen Fall geheizt sein, sonst ist die ganze Energiesparmassnahme dahin.

Aber noch einmal: Warten Sie nicht auf etwas Besseres, das gar nie besser werden kann als das, was wir jetzt zu behandeln haben!

*Regierungsrätin Dorothee Fierz:* Das war so ein schönes Schlussvotum von Ruedi Hatt.

Ueli Kübler hat für das Fachwissen plädiert, das Parlamentsmitglieder in die vorberatenden Kommissionen einbringen sollen. Er hat Recht, das Fachwissen ist unglaublich wichtig und auch die politischen Diskussionen sind wichtig. Diese bringen aber nur etwas, wenn man sich gegenseitig zuhört. Ich habe Ihnen in der KPB zugehört und ich habe Ihnen schon im Rahmen dieser Diskussion, aber auch im November 2002 gesagt, dass ich persönlich froh bin, in diesem Fall das Instrument eines Ergänzungsberichtes zu haben, um Ihnen dann wirklich auch zeitgerecht einen Anpassungsvorschlag vorlegen zu können. Ich habe dieses Versprechen eingelöst und ich muss sagen, die politische Diskussion in der KPB mit Ihnen als Know-how-Trägern hat mich zu dieser Überzeugung gebracht.

Nun an die Skeptiker in der SP-Fraktion: Sie haben das Gefühl, im Mikrobereich etwas zu «schräbeln», bevor ein neues PBG vorliegt. Wir haben natürlich die PBG-Revision vor Augen und ich kann Ihnen versichern: Mit der Zustimmung zur Änderung von Artikel 13 präjudizieren Sie überhaupt nichts Negatives im Hinblick auf ein neues PBG. Sie können also mit gutem Gewissen dieser Änderung zustimmen, ohne einen Entscheid im Rahmen des PBG vorwegzunehmen.

*Eintreten*

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

*Detailberatung*

*Titel und Ingress*

Keine Bemerkungen; genehmigt.

*I.*

***Minderheitsantrag Ueli Keller, Thomas Hardegger, Roland Munz, Monika Spring, Eva Torp und Peter Weber:***

*I. Die Änderung der Allgemeinen Bauverordnung vom 14. Mai 2003 wird abgelehnt.*

*Abstimmung*

**Der Minderheitsantrag von Ueli Keller wird dem Antrag der Kommission gegenübergestellt. Der Kantonsrat lehnt den Minderheitsantrag mit 90 : 38 Stimmen ab.**

*Ratsvizepräsident Hans Peter Frei:* Die Änderung der Allgemeinen Bauverordnung ist somit genehmigt.

*II.*

Keine Bemerkungen; genehmigt.

*B. Beschluss des Kantonsrates über die Abschreibung eines Postulates*

*Ratsvizepräsident Hans Peter Frei:* Die vorberatende Kommission schlägt Abschreibung des Postulates vor. Ein anderer Antrag wurde nicht gestellt.

Somit ist das Verfahren beendet, das Postulat 77/2000 ist abgeschlossen.

Das Geschäft ist erledigt.

## **Verschiedenes**

***Neu eingereichte parlamentarische Vorstösse***

**– Sicherheitsüberprüfung aller Anflugrouten**

1120

Dringliches Postulat *Susanne Rihs-Lanz (Grüne, Glattfelden)*

– **Vorübergehende Verkehrsanordnungen während der Veranstaltung Festtangente**

Anfrage *Ueli Keller (SP, Zürich)*

Schluss der Sitzung: 11.50 Uhr

Zürich, den 15. September 2003

Die Protokollführerin:

Heidi Baumann

Vom Ausschuss Ratsprotokolle der Geschäftsleitung genehmigt am 20. Oktober 2003.