


113. Sitzung, Montag, 2. Juni 1997, 8.15 Uhr

 Vorsitz: *Roland Brunner, SP, Rheinau*
Verhandlungsgegenstände
1. Mitteilungen

- Zuweisung von neuen Vorlagen Seite 8063
- Antworten auf Anfragen
 - *Erhaltung von Ausbildungsplätzen für Grafiker*
KR-Nr. 56/1997 Seite 8064
 - *Verkehrsprobleme in Dietlikon*
KR-Nr. 75/1997 Seite 8066
 - *Steigerung der Produktivität der S-Bahn*
– insbesondere auf der S5 und auf der S22
KR-Nr. 78/1997 Seite 8069
- Dokumentationen im Sekretariat des Rathauses
 - *Protokollauflage* Seite 8073

2. Postulat KR-Nr. 1/1993 betreffend Realisierung der Lärm-schutzmassnahmen im Kanton Zürich (Bericht und Antrag des Regierungsrates vom 20. Dezember 1995 und gleichlautender Antrag der Kommission vom 3. März 1997) **3483** Seite 8074

3. Verbot für Grundstückverkäufe aus Mitteln des Fluglärm-fonds

Postulat Helen Kunz (LdU, Opfikon) und Mitunterzeichnende, vom 8. Januar 1996 (schriftlich begründet), Entgegennahme, Diskussion

KR-Nr. 3/1996 (von der Traktandeliste abgesetzt) Seite 8063

4. **Kantoneigenes Land in Höri zwischen Altmannstein- und Wehntalerstrasse, in der Anflugschneise gelegen, Lärmzone C**
Postulat Susi Moser-Cathrein (SP, Urdorf), Liselotte Illi (SP, Basersdorf) und Ruedi Keller (SP, Hochfelden) vom 8. Januar 1996 (schriftlich begründet), Entgegennahme, Diskussion
KR-Nr. 4/1996 (von der Traktandeliste abgesetzt) *Seite 8063*
5. **Senkung der Verbrennungskosten von Kehrlicht im Kanton Zürich**
Motion Dr. Ueli Betschart (SVP, Nürensdorf) und Mitunterzeichnende vom 20. Mai 1996 (schriftlich begründet),(Stellungnahme)
KR-Nr. 147/1996, RRB-Nr. 2675/4.9.1996 *Seite 8092*
6. **Vorfinanzierung des Uetlibergtunnels**
Postulat Vilmar Krähenbühl (SVP, Zürich), Thomas Dähler (FDP, Zürich) und Hans-Peter Portmann (CVP, Zürich) vom 20. Mai 1996 (schriftlich begründet), Entgegennahme, Diskussion, Fortsetzung
KR-Nr. 148/1996 *Seite 8104*
7. **Realisierungsprogramm flankierender Massnahmen zum Schutz der betroffenen Bevölkerung vor Emissionen und Mehrverkehr im Zusammenhang mit der Ausführung des Uetliberg-Autobahntunnels**
Interpellation Peter Stirnemann (SP, Zürich), Dr. Rudolf Aeschbacher (EVP, Zürich) und Hans-Peter Portmann (CVP, Zürich) vom 7. Oktober 1996 (schriftlich begründet), Fortsetzung der Diskussion
KR-Nr. 289/1996, RRB-Nr. 3359/27.11.1996 *Seite 8104*
8. **Klärschlamm-Entsorgung in der Landwirtschaft**
Interpellation Ernst Schibli (SVP, Otelfingen) und Ernst Stocker (SVP, Wädenswil) vom 3. Juni 1996 (schriftlich begründet)
KR-Nr. 167/1996, RRB-Nr. 2313/24.7.1996 *Seite 8124*
9. **Organisationsform der Abwasserbeseitigung (Privatisierung)**
Motion Peter Niederhauser (FDP, Wallisellen) und Dr. Ueli Betschart (SVP, Nürensdorf) vom 8. Juli 1996 (schriftlich begründet), Entgegennahme, Diskussion
KR-Nr. 212/1996 *Seite 8130*

10. Eintrag von Grossverteilern mit regionaler Bedeutung in den regionalen Richtplänen

Postulat Felix Müller (Grüne, Winterthur), Vreni Püntener-Bugmann (Grüne, Zürich) und Esther Holm (Grüne, Horgen) vom 7. Oktober 1996 (schriftlich begründet), (Stellungnahme)

KR-Nr. 295/1996, RRB-Nr. 432/26.2.1997 Seite 8131

Verschiedenes

- Neu eingereichte Parlamentarische Vorstösse Seite 8140

- Fraktions- oder persönliche Erklärungen

- Persönliche Erklärung Hans-Jacob Heitz zur Plakataktion des Unispitals Seite 8073

- Rücktrittserklärung eines Ersatzoberrichters Seite 8139

Geschäftsordnung

Ratspräsident Roland Brunner: Am 24. Februar 1997, anlässlich der 98. Sitzung, hat Herr Niederhauser, Wallisellen, beantragt, die beiden Geschäfte, die wir heute unter Traktandum 3 und 4 aufgeführt haben, erst mit der Antwort der Regierung zum entsprechenden Geschäft zu behandeln. Der Rat hat damals zugestimmt. Das heisst, dass wir analog heute diese beiden Traktanden nicht behandeln.

Peter Förtsch (Grüne, Zürich): Ich meine, das Geschäft hat nicht viel mit der Kommission zu tun. Die Landverkäufe betreffen dieses Geschäft nicht. Wir könnten über dieses Thema heute beschliessen und das Geschäft erledigen. Ich stelle einen Rückkommensantrag.

Abstimmung über Rückkommen

Auf den Rückkommensantrag entfallen 15 Stimmen. Damit ist das Quorum von 20 Stimmen nicht erreicht. Rückkommen ist nicht beschlossen.

Die Traktanden 3 und 4 sind von der heutigen Traktandenliste abgesetzt.

1. Mitteilungen

Zuweisung von neuen Vorlagen

- Vorlage 3578, Bericht und Antrag des Regierungsrates an den Kantonsrat zur Einzelinitiative Peter Marti betreffend Niederlassungsbewilligung C als Voraussetzung für das Einbürgerungsverfahren von im Ausland geborenen Personen ausländischer Nationalität

Zuweisung an eine Spezialkommission von 15 Mitgliedern.

Antworten auf Anfragen

Erhaltung von Ausbildungsplätzen für Grafiker (KR-Nr. 56/1997)

Susanna Rusca Speck (SP, Zürich) und Dr. Ueli Mägli (SP, Zürich) haben am 10. Februar 1997 folgende Anfrage eingereicht:

Wie aus einer Pressemitteilung zu entnehmen war, will die Schule für Gestaltung (SfG) zur Hochschule für Gestaltung und Kunst (HGK) mutieren. Der Studienbereich Grafik, eine Grundausbildung (Sekundarstufe II), soll abgeschafft werden. Dieser Entscheid hat einmal mehr Auswirkung auf das Ausbildungsangebot unseres Kantons. Es werden Lehrplätze abgebaut.

Der Verlust dieser Ausbildung wäre für den Kanton Zürich gravierend und würde bei den Berufsverbänden und der gesamten Branche auf Unverständnis stossen.

Deshalb fragen wir den Regierungsrat an:

- Trifft es zu, dass die Schule für Gestaltung (SfG) mit diesem Vorgehen von den Richtlinien der Erziehungsdirektoren-Konferenz (EDK) abweicht, wonach auch die HGK die Grundausbildung beibehalten soll?
- Ist der Regierungsrat bereit, Verhandlungen mit der Stadt Zürich aufzunehmen, damit im Rahmen einer Umwandlung in eine Fachhochschule der Schule für Gestaltung Zürich nach einer qualitativ gleichwertigen Übergangslösung für den Studienbereich Grafik gesucht werden kann?
- Wie stellt sich der Regierungsrat dazu, die Fachklasse Grafik der SfG als Teil der Allgemeinen Berufsschule Zürich, Abteilung Druck-, Gestalter- und Malerberufe, somit in die Zuständigkeit des Kantons überzuführen?

- Ist der Regierungsrat nicht auch der Meinung, dass sofort gehandelt werden muss, damit das Angebot an Grundausbildung in Grafik für den Kanton Zürich weiterhin erhalten bleibt? Und dass der Weiterführung der Ausbildung auch ein nahtloser Übergang gewährt werden soll?

Der Regierungsrat antwortet auf Antrag der Direktion des Erziehungswesens wie folgt:

Zur Ausgangslage ist darauf hinzuweisen, dass die Schulkommission von Schule und Museum für Gestaltung Zürich am 20. März 1997 beschlossen hat, die Aufhebung der Fachklasse für Grafik zugunsten der Schaffung eines Studiengangs «Neue Medien» am 22. April 1997 nochmals in Erwägung zu ziehen. An dieser Sitzung wurden laut offizieller Medienmitteilung der Schulkommission folgende Beschlüsse gefasst:

1. Der Beschluss vom 27. Januar 1997, die Fachklasse Grafik ab dem Studienjahr 1997/98 über vier Jahre abzubauen, wird insofern relativiert, als mit dem Abbau noch nicht ab dem Studienjahr 1997/98, sondern um ein Jahr verschoben, ab dem Studienjahr 1998/99 begonnen wird.
2. Die Schulleitung wird gleichzeitig beauftragt, die Überführung einzelner Lehrinhalte der bisherigen Fachklasse Grafik in den Studienbereich Visuelle Gestaltung der zukünftigen Fachhochschule sicherzustellen.
3. Die Einführung eines neuen Studiengangs «Neue Medien» auf das Studienjahr 1997/98 wird ebenfalls aufgeschoben. Der Studienbeginn ist nun auf das Studienjahr 1998/99 angesetzt. Die Schulkommission wird im Januar 1998 über das Projekt nochmals befinden.

Die Schulkommission will somit im Herbst 1997 12 Studierende in den definitiv letzten Jahrgang der Fachklasse für Grafik aufnehmen und eine zeitlich begrenzte Übergangslösung schaffen. Gleichzeitig muss der Start des Studienbereichs «Neue Medien» um ein Jahr auf Herbst 1998 verschoben werden, weil sich die beiden Ausbildungsangebote aus finanziellen Gründen nicht parallel führen lassen.

Das Profil der Hochschulen für Gestaltung und Kunst, am 2. März 1995 gemeinsam erlassen von den Schweizerischen Konferenz der kantonalen Erziehungsdirektoren (EDK) und jener der kantonalen Volkswirtschaftsdirektoren (VDK), bezeichnet Hochschulen für Gestaltung und Kunst (HGK) als Institutionen der Tertiärstufe und umschreibt diese wie folgt: «Sie offerieren Hauptstudiengänge und Nachdiplomstudien.

Sie können zusätzlich Grundausbildungen anbieten, um Kandidaten für das Hauptstudium vorzubereiten.» Selbst eine HGK ohne jedes Grundausbildungsangebot wäre demnach mit dem Profil für HGK vereinbar. Der Konzeptbeschrieb für die Hochschule für Gestaltung und Kunst Zürich (HGKZ) vom Juni 1995 enthält jedoch im Grundausbildungsbereich ein «Gestalterisches Basisstudium» (bisher «Vorkurs» genannt), das ein Jahr oder, berufsbegleitend, zwei bis drei Jahre dauert. Es ist für Bewerberinnen und Bewerber gedacht, die nicht direkt ins Hauptstudium aufgenommen werden können, weil sie eine gestalterisch-künstlerische Vorbildung benötigen. Je nach individuellem Bedarf können Elemente einer solchen Vorbildung zudem ausbildungsbegleitend im Kurswesen erworben werden. Damit ist gewährleistet, dass sogenannte Seiteneinsteigerinnen und -einsteiger erfolgreich ein Hauptstudium absolvieren können.

Zum besseren Verständnis ist auf die besondere Ausprägung hinzuweisen, welche die Fachklasse für Grafik nach und nach erfahren hat. Formal ist sie immer noch der Sekundarstufe II zuzurechnen, materiell reicht sie aber bis zu einem gewissen Mass in den tertiären Bereich hinein. Das zeigt sich bei den Studierenden, die einerseits zum grösseren Teil bereits einen Maturitätsabschluss erworben haben und im Durchschnitt deutlich über 20 Jahren alt sind. Andererseits stehen ihnen beim Eintritt in das Erwerbsleben auch Arbeitsplätze offen, die in der Regel eine Ausbildung auf dem Niveau einer Höheren Fachschule voraussetzen. Das Grundausbildungsangebot an der Schule für Gestaltung Zürich wird mit anderen Worten nur für den kleineren Teil der Studierenden entfallen, die nach der Volksschule direkt in die Fachklasse Grafik eintreten bzw. 1998 letztmals eintreten werden. Entsprechend gering ist auch der Abbau eigentlicher Lehrstellen. Wer nämlich einen Maturitätsabschluss aufweist, wird auch später als «Seiteneinsteigerin und -einsteiger» den Vorkurs besuchen und hernach seine Ausbildung auf tertiärem Niveau fortsetzen können. Wie der eingangs zitierte Beschluss der Schulkommission zeigt, sollen zudem Lehrinhalte der bisherigen Fachklasse Grafik in den Studienbereich Visuelle Gestaltung der zukünftigen Fachhochschule übergeführt werden.

Aus kantonaler Sicht ist es unter diesen Umständen richtig, dass die HGKZ wegen der begrenzten Ressourcen mit Ausnahme des Vorkurses auf Ausbildungen im Bereich der Sekundarstufe II verzichten und sich auf die Hochschulstufe konzentrieren wird.

Im Zusammenhang mit der Frage nach der Übernahme der Fachklasse Grafik durch den Kanton ist zu beachten, dass diese wie eine Lehr-

werkstätte geführt wird. Diese Ausbildungsform wäre aber an einer Berufsschule, die auf die duale Ausbildung ausgerichtet ist, nur mit erheblichem Mehraufwand befriedigend integrierbar. Da es um eine geringe Einbusse an Lehrplätzen geht, kann ein vergleichsweise teurer Ausbau des Angebots der Allgemeinen Berufsschule Zürich angesichts der Notlage der Staatsfinanzen nicht in Betracht gezogen werden.

Verkehrsprobleme in Dietlikon (KR-Nr. 75/1997)

Vreni Püntener-Bugmann (Grüne, Zürich) und Felix Müller (Grüne, Winterthur) haben am 3. März 1997 folgende Anfrage eingereicht:

In den Industriegebieten zwischen Dietlikon, Wallisellen und Dübendorf entstanden in den letzten Jahren verschiedene Einkaufszentren. Diese ziehen heute so viele autofahrende Besucherinnen und Besucher an, dass sich der Strassenverkehr regelmässig selber zum Erliegen bringt.

Spezielle Schwierigkeiten zeigen sich derzeit bei der Bewältigung des Strassenverkehrs in Dietlikon. Der Ruf nach Verbesserungen im Strassennetz wird immer lauter. Auf der anderen Seite steht die mangelnde Erschliessung dieser Einkaufszentren durch den öffentlichen Verkehr und den Langsamverkehr (zu Fuss, Velo). Der S-Bahnhof Dietlikon ist recht weit entfernt, der Bus vom Bahnhof Dietlikon zu den Einkaufszentren fährt tagsüber nur stündlich, Fussgänger finden keine attraktiven Fusswege, und den Gratisparkplätzen steht – wo überhaupt – ein recht kostspieliger Hauslieferdienst gegenüber. Kurz gesagt: Während für andere Einkaufszentren Verkehrskonzepte mit Förderung des Fussgänger-, Velo- und öffentlichen Verkehrs erarbeitet und umgesetzt werden, ist das Einkaufsgebiet in Dietlikon einzig auf den Autoverkehr ausgerichtet.

Wir bitten daher den Regierungsrat um Beantwortung unserer Fragen:

1. Die Planung hat in Dietlikon bei gegebener Erschliessungsinfrastruktur verschiedene Bauprojekte zugelassen, welche sehr viel Verkehr erzeugen. Hätte nicht die Bewilligung von Bauprojekten die vorhandene Verkehrsinfrastruktur berücksichtigen müssen und allenfalls eine Bewilligung nicht erteilt werden dürfen?
2. Wann verlangt der Kanton Zürich für das betreffende Gebiet in Dietlikon ein umfassendes Verkehrskonzept und dessen Umsetzung mit Einbezug des öffentlichen Verkehrs und des Langsamverkehrs und mit einer Zielsetzung bezüglich Modalsplit zugunsten des öffentlichen Verkehrs und des Langsamverkehrs?

3. Wie beurteilt der Regierungsrat die Einrichtung eines Pendelbusses zwischen dem Bahnhof Dietlikon und dem Bahnhof Stettbach zur Erschliessung der Einkaufsgebiete zwischen Dietlikon und Stettbach, anstelle von Kapazitätserweiterungen des Strassennetzes? Ein solcher Busbetrieb könnte in Stettbach auch Vorläuferfunktion für den Mittelverteiler übernehmen.
4. Wer ist für die Übereinstimmung von Bauzonen und vorhandener bzw. geplanter Verkehrsinfrastruktur verantwortlich? Wer ist für die Übereinstimmung von Bauprojekten und vorhandener Verkehrsinfrastruktur zuständig? Kann ein Bauprojekt abgelehnt werden, wenn die Erschliessungsmöglichkeiten nicht gegeben sind?
5. Müsste nicht der Kanton bei der Genehmigung einer Bau- und Zonenordnung dem Aspekt der möglichen Überbauung und der dadurch ausgelösten Verkehrsströme und der vorhandenen Verkehrsinfrastruktur Beachtung schenken und entsprechende Auflagen zuhanden der Gemeinde formulieren?
6. Müssten nicht bei der Ausarbeitung des Verkehrsplans einer Gemeinde auf bestehende Grenzen der Erschliessung hingewiesen werden und Möglichkeiten aufgezeigt werden, wie die Verkehrsströme sinnvoll bewältigt werden können?

Der Regierungsrat antwortet auf Antrag der Direktion der öffentlichen Bauten wie folgt:

Für die Erteilung von Baubewilligungen in den vom Regierungsrat genehmigten Bauzonen ist die örtliche Baubehörde zuständig. Für grössere Bauvorhaben ist nach den Bestimmungen der Verordnung über die Umweltverträglichkeitsprüfung eine Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) durchzuführen. Seit 1990 wurde für drei Vorhaben im Industriegebiet Dietlikon eine UVP durchgeführt (Jumbo Markt, IKEA-Haus, Fachmarkt) mit dem Ergebnis, dass diese Anlagen unter Auflagen und Bedingungen auch aus der Sicht des Umweltrechts bewilligt werden konnten. Im wesentlichen ausschlaggebend war jeweils der Umstand, dass diese Anlagen für sich den gesetzlichen Bestimmungen entsprechen und insbesondere nur unwesentlich zur Luft- und Lärmbelastung im betreffenden, direkt an der Autobahn A1 gelegenen Gebiet beitragen.

Bereits Mitte der achtziger Jahre wurde die Gemeinde Dietlikon von den zuständigen kantonalen Stellen auf die damals bestehenden und die zu erwartenden Probleme betreffend Verkehrserschliessung im Bereich der Industriezone aufmerksam gemacht. Der Gemeinderat hat verschie-

dene Ideen geprüft, ein eigentliches Konzept wurde jedoch bis heute nicht vorgelegt. Vordringlich wäre eine verbesserte Steuerung des Verkehrs an den Knoten an der Neuen Winterthurerstrasse (Lichtsignalanlage Industriestrasse/Neue Winterthurerstrasse [West] und Bevorzugung des öffentlichen Verkehrs) sowie eine Verflüssigung des Verkehrs innerhalb des Industriegebiets (Einbahnregime, Verkehrsüberwachung und Verkehrslenkung).

Heute verkehren die Busse der Linie 787 stündlich vom Bahnhof Dietlikon über das Einkaufszentrum Glatt zum Lindenplatz Dübendorf. Zudem verbindet die Linie 748 das fragliche Gebiet mit den Bahnhöfen Dübendorf und Dietlikon; deren Busse verkehren ebenfalls stündlich, in den Hauptverkehrszeiten zweimal stündlich. Auf den Fahrplanwechsel im Sommer 1998 ist vorgesehen, das Busangebot im Raum Dietlikon zu verbessern. Neu sollen die Busse der Linie 787 halbstündlich zwischen den Bahnhöfen Dietlikon und Stettbach verkehren. Derzeit laufen Projektierungsarbeiten für die Bevorzugung des öffentlichen Verkehrs an den Lichtsignalanlagen und eine allfällige Erstellung von separaten Busspuren; diese Massnahmen sind jedoch nur im Rahmen eines umfassenden Verkehrskonzepts beurteilbar und realisierbar.

Die Erschliessungsplanung hat sich grundsätzlich nach der Zonenplanung zu richten und nicht umgekehrt. Es ist in erster Linie Sache der Gemeinde, für die genügende Erschliessung des Industriegebiets zu sorgen und die Übereinstimmung einzelner Bauprojekte mit der Kapazität der Verkehrsinfrastruktur zu überprüfen. Bei der Genehmigung einer Bau- und Zonenordnung, insbesondere im Falle von grösseren Industriezonen, sind Art und Umfang der durch die spätere Überbauung ausgelösten Verkehrsströme meist noch nicht genügend absehbar. Die Art der Betriebe und die durch deren Angebot und Betriebskonzept ausgelösten konkreten Anforderungen an die Erschliessung sind in diesem Zeitpunkt nicht bekannt. Wo, wie im vorliegenden Fall, mehrere Anlagen im Laufe der Zeit insgesamt zu übermässigen Verkehrsproblemen führen, drängt sich für das gesamte Gebiet ein koordiniertes Vorgehen durch Erarbeitung eines Verkehrskonzepts auf. Die kantonalen Stellen werden diesbezüglich mit der Gemeinde in Kontakt bleiben.

Steigerung der Produktivität der S-Bahn – insbesondere auf der S5 und auf der S22 (KR-Nr. 78/1997)

Adrian Bucher (SP, Schleinikon) und Susanne Frutig (SP, Dielsdorf) haben am 3. März 1997 folgende Anfrage eingereicht:

Der vom Regierungsrat am 27. November 1996 zuhanden des Kantonsrates verabschiedete Rahmenkredit des Zürcher Verkehrsverbundes/ZVV) für die Fahrplanperiode 1997/99 soll um 18,2 Millionen Franken tiefer ausfallen als der Rahmenkredit 1995/97. Dies obwohl die Belastung aus der Revision des Eisenbahngesetzes in den Fahrplanjahren 1997/98 und 1998/99 durch die Erhöhung der Kantonsanteile um je 5% nochmals spürbar zunehmen wird.

Der Regierungsrat will den Kredit kürzen, obschon noch grössere Teile unseres Kantons weiterhin ungenügend mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen sind (z.B. Wehntal, Weinland, Tösstal).

Die Wehntaler Interessengemeinschaft «Förderung öffentlicher Verkehr – taktvoller nach Zürich» (IG Wehntal) hat im Juni 1996 im Wehntal eine Umfrage gestartet, in welche sie die Meinung der Bevölkerung zur Forderung nach einem Halbstundentakt nach Zürich erforschen wollte. Das Umfrageergebnis fiel klar zugunsten der Verdichtung des Fahrplanes vom gegenwärtigen Stunden- zum Halbstundentakt aus.

Aufgrund dieser Ergebnisse stellt die IG Wehntal am 30. September 1996 im Rahmen des ordentlichen Fahrplanverfahrens das Begehren, es sei auf der Linie Oberglatt–Niederweningen auf 1997 der Halbstundentakt – zumindest in den Stosszeiten – einzuführen. In der Begründung stellte die IG Wehntal die Frage, ob nicht mit einer Steigerung der Produktivität der S-Bahn-Linien S5 und S22 die Einführung des Halbstundentaktes auf der Linie Oberglatt–Niederweningen mit den gleichen Kosten zu erhalten wäre, die heute schon anfallen: Mit der Ausnützung der Wartezeiten (die S5 weist in Niederweningen eine regelmässige Stillstandzeit von 40 Minuten und in Rafz von 34 Minuten auf; die S22 eine solche von 45 Minuten in Schaffhausen) könnte wertvolle Fahrzeit gewonnen werden.

Denkbar wären Lösungen, bei welchen im Wehntal nicht mehr die S5, sondern eine andere direkt und ohne Umsteigen nach Zürich und die S5 dafür im Halbstundentakt nach Bülach–Rafz, eventuell nach Neuhausen–Schaffhausen verkehren würde. Die S22 könnte allenfalls überflüssig werden.

Gerade unter dem Spardruck sind für den ZVV intelligente Lösungen gefragt, wenn er gemäss eigenen Grundsätzen «Angebot und Attraktion des öffentlichen Verkehrs verbessern» und «das Angebot besser an die

Nachfrage anpassen» will. (Antrag 3544 des Regierungsrates vom 27. November 1996).

Wir stellen dem Regierungsrat folgende Fragen:

1. Wie realistisch erachtet der Regierungsrat die vorgesehene Entwicklung des Angebotes auf der S-Bahn im Kanton Zürich in den nächsten Jahren, wenn er insgesamt weniger Geld ausgeben will als bisher?
2. Wie stellt sich der Regierungsrat zu der Fahrplaneingabe der IG Wehntal vom 30. September 1996 zur Verdichtung des Fahrplanes zwischen Oberglatt und Niederweningen?
3. Könnte sich der Regierungsrat eine Lösung im Sinne der IG Wehntal vorstellen, bei welcher die unproduktiven Stillstandzeiten der S 5 in Niederweningen und Rafz in produktive Fahrleistung umgesetzt wird? Welche Lösungen sind dabei möglich?
4. Auf wann kann eine solche Konzeption eingeführt werden? Wäre eine solche auf den Fahrplanwechsel 1999 möglich?
5. Steht der Regierungsrat mit dem Kanton Schaffhausen in Kontakt, um auf der Linie Zürich–Bülach–Schaffhausen eine Lösung anzustreben, welche
 - zwischen Zürich und Bülach den integralen Halbstundentakt der S5 ermöglicht und
 - mit einer Weiterführung der S5 von Rafz in Richtung Neuhausen–Schaffhausen auf diesem Streckenabschnitt mindestens den Stundentakt – im Idealfall auf dem zürcherischen Abschnitt ebenfalls den Halbstundentakt – ermöglichen würde?
6. Wäre eine solche Lösung insgesamt kostengünstiger als die heutige Lösung?

Begründung:

Dass der ZVV zur Ergebnisverbesserung nicht nur defensive, sondern auch offensive Strategien verfolgt, kann Äusserungen der ZVV-Führung entnommen werden (u.a. im Antrag 3544 des Regierungsrates vom 27. November 1996). Insbesondere ist zu begrüßen, dass Anstrengungen unternommen werden, den Halbstundentakt auch auf weiteren Linien einzuführen (Furttal, evtl. Zürich–Bülach).

Es ist unserer Ansicht nach deshalb wichtig, dass auch das Wehntal mit dem Halbstundentakt erschlossen wird. So kann der Modal Split insbe-

sondere für den Pendlerverkehr weiter zugunsten des öffentlichen Verkehrs verbessert werden.

Der Regierungsrat antwortet auf Antrag der Direktion der Volkswirtschaft wie folgt:

Gemäss den Grundsätzen über die mittel- und langfristige Entwicklung von Angebot und Tarif im öffentlichen Personenverkehr (Vorlage 3544), deren Beratung durch die kantonsrätliche Verkehrskommission inzwischen abgeschlossen ist, werden die Mittel für die Verbesserung von Angebot und Attraktivität erwirtschaftet durch:

- a) Steigerung der Effizienz;
- b) verbesserte Anpassung des Angebots an die Nachfrage (Effektivität);
- c) Ertragssteigerungen aus Angebotserweiterungen, Preisdifferenzierungen und aktiver Marktbearbeitung.

Diese Grundsätze gelten auch für die S-Bahn Zürich.

Ziel des Konzepts der 2. Teilergänzung der S-Bahn im Zürcher Unterland war die halbstündliche Bedienung von Niederglatt und Bülach durch die S5. Dieses Ziel sollte nach den ursprünglichen Vorstellungen durch eine Trennung der Zugkompositionen der S5 in Oberglatt erfolgen. Diejenigen Kurse, die nach heutigem Fahrplan nach Niederweningen verkehren, hätten damit auf dem Abschnitt Oberglatt–Bülach den Stundentakt zu einem Halbstundentakt verdichtet. Der Halbstundentakt im Wehntal war jedoch nicht vorgesehen.

Aufgrund verschiedener Überlegungen im Zusammenhang mit den für 1999 vorgesehenen Angebotsverbesserungen im Rahmen der 2. Teilergänzung wird gegenwärtig das Angebotskonzept auf dem Korridor Zürich–Bülach–Schaffhausen überprüft. In diese Untersuchung wird auch das Wehntal einbezogen. Grundlagen der Analyse sind Markt- und Wirtschaftlichkeitsdaten und -kennzahlen. Ziel ist es, aufgrund von marktmässigen und wirtschaftlichen Kriterien die bestmögliche Angebotsvariante zu evaluieren. Dabei spielt auch die Frage, mit welchen Angebotskonzepten Stillstandzeiten möglichst gering gehalten werden können, eine zentrale Rolle.

Diese Arbeiten werden im Dialog mit dem Kanton Schaffhausen, den betroffenen Gemeinden sowie der regionalen Verkehrskonferenz erfolgen. Die Abstimmung mit dem Kanton Schaffhausen ist schon deshalb unerlässlich, weil dieser gemäss revidiertem Eisenbahngesetz anteilmässig das S-Bahn-Angebot auf seinem Kantonsgebiet mitfinanziert.

Allgemein ist festzustellen, dass die Gemeinden Angebotsverbesserungen, die für sie mit zusätzlichen Kosten verbunden sind, kritisch hinterfragen. Dieser Umstand kann zwar nicht zur Folge haben, dass dort auf Angebotsausbauten verzichtet wird, wo Marktchancen ausgewiesen sind. Wo jedoch das Nachfragepotential gering ist, kann der Mehraufwand in der Regel nicht gerechtfertigt werden. Konkrete Aussagen zu den Angebotskonzepten werden im Verlauf dieses Jahres gemacht werden können.

In bezug auf mögliche Angebotsverbesserungen für das Wehntal ist zu berücksichtigen, dass der betreffende Linienabschnitt der S5 – aufgrund des beschränkten Einwohner- und Arbeitsplatzpotentials – heute einen der tiefsten Kostendeckungsgrade im Kanton Zürich aufweist. Die Stillstandzeiten lassen sich aufgrund der Abgeltungsrechnung der SBB nicht einfach zu Grenzkosten verwerten; von den SBB wird auch ein Teil der Fixkosten verrechnet. Allfällige Produktivitätsverbesserungen kommen dem System der S-Bahn Zürich insgesamt zugute. Aufgrund dieser – betriebswirtschaftlich begründeten – Kostenrechnungsmethode besteht für die S-Bahn Zürich der Anreiz, einerseits Stillstandzeiten grundsätzlich zu minimieren, andererseits jedoch Mehrleistungen nur dort zu erbringen, wo tatsächlich eine Marktchance besteht.

Dieser Grundsatz bedeutet nicht, dass im Rahmen der gegenwärtigen Konzeptarbeiten auf Angebotsverbesserungen für das Wehntal verzichtet werden soll. Solche Angebotsverbesserungen lassen sich jedoch nicht nur durch Stillstandzeiten im geltenden Fahrplan begründen, sondern müssen im Rahmen des übergeordneten Konzepts durch die abschätzbare Nachfrage und Wirtschaftlichkeit überzeugen.

Dokumentationen im Sekretariat des Rathauses

- Das Protokoll der 110. Sitzung vom 12. Mai 1997, 8.15 Uhr,
- Die Petition der «Reform 91», Selbsthilfeorganisation von Strafgefangenen, ehemaligen Strafgefangenen und weiteren Personen, betreffend die Schliessung des Amtes für Straf- und Massnahmenvollzug des Kantons Zürich, eingegangen am 30. Mai 1997, liegen im Sekretariat des Rathauses zur Einsichtnahme auf.

Mikrofonanlage; Voten vom Redepult

Ratspräsident Roland Brunner: Während den letzten Sitzungen ist die Mikrofonanlage leider immer wieder ausgestiegen. Dies ist einerseits für die Ratskolleginnen und Ratskollegen unangenehm, welche das Wort ergreifen möchten, und andererseits erschwert es zudem die ohnehin nicht leichte Arbeit unserer Protokollführerinnen. Im Sinne einer Sofortmassnahme – oder auch im Sinne einer Notlösung – bitte ich Sie, künftig Ihre Voten nur noch vom Pult der Kommissionsvorsitzenden abzugeben. Der Herr Baudirektor als unser oberster Hausmeister wird in den nächsten Tagen vom Büro schriftlich auf die unhaltbare Situation im Rathaus hingewiesen werden; damit meine ich nur die Probleme rein technischer Natur.

Persönliche Erklärung zu Traktandum 87

Hans-Jacob Heitz (FDP, Winterthur): Die in Zürcher Tageszeitungen erscheinenden Inserate des Unispitals mit dem Slogan: «Unispital für Sie im Herz von Zürich» werden immer grösser. Die zwei Minuten langen Werbespots im Zürcher Lokalfernsehen sind happig. Die bisher publizierten Inserate und ausgestrahlten Spots dürften bereits mehr als 200'000 Franken gekostet haben.

Der Umstand, dass das Unispital auf solche Art PR betreibt, wäre an sich nicht verwerflich. Fragwürdig hingegen ist der hiefür gewählte Zeitpunkt, nur 2 Wochen vor der Ratsdebatte über die Spitalliste und dem hernach anstehenden Entscheid des Regierungsrates zur definitiven Spitalliste. Solange der Regierungsrat die Geldquellen für diese PR-Aktion nicht offenlegt, besteht die Vermutung, wonach dieselbe aus Steuergeldern finanziert wird. Es ist wohl verständlich, dass die Fach- und Regionalspitäler, die von der Spitalliste gestrichen werden sollen, für diese Massnahmen kein Verständnis zeigen. Das Vorgehen des Unispitals zeugt nicht eben von politischem Fingerspitzengefühl; es

wird von der Bevölkerung der betroffenen Regionen als unkorrekt empfunden.

2. Postulat KR-Nr. 1/1993 betreffend Realisierung der Lärmschutzmassnahmen im Kanton Zürich (Bericht und Antrag des Regierungsrates vom 20. Dezember 1995 und gleichlautender Antrag der Kommission vom 3. März 1997) **3483**

Peter Stirnemann (SP, Zürich), Präsident der vorberatenden Kommission: Kantonsrat Mario Fehr hat am 4. Januar 1993 ein Postulat betreffend die Lärmschutzmassnahmen im Kanton Zürich im Rahmen der Budgetdebatte eingereicht. Damit wurde der Regierungsrat eingeladen, zu prüfen, wie er im Zusammenhang mit dem Bund die im Kanton Zürich erforderlichen Lärmschutzmassnahmen fristgerecht realisieren und so den Vorschriften der eidgenössischen Lärmschutzverordnung Genüge tun könne. Der Regierungsrat war bereit, das Postulat entgegenzunehmen und der Kantonsrat hat das Postulat einstimmig überwiesen. Mit seinem Bericht vom 20. Dezember 1995 beantragte der Regierungsrat dem Kantonsrat mit der Vorlage 3483, das Postulat Fehr als erledigt abzuschreiben. Hierbei stützte er sich auf die Sanierungsteilprogramme (STP) I bis IV, Lärmschutz der Jahre 1988 bis 1995.

Die Spezialkommission hat in einer Sitzung am 16. April 1996 den Bericht und Antrag des Regierungsrates beraten. In Erwartung des angekündigten aktualisierten Strassensanierungsprogrammes STP V/1996, hat die Kommission den endgültigen Entscheid bis nach Erscheinen dieses Entscheids aufgehoben. Der Bericht des Sanierungsprogramms V ist der Kommission als Vorabzug am 20. Februar 1997 zugestellt worden, nachdem der Regierungsrat das Programm der Baudirektion am Vortag, dem 19. Februar 1997, zustimmend zur Kenntnis genommen hatte. Die Öffentlichkeit ist von der Baudirektion in einer Medienorientierung Mitte März 1997 über das aktualisierte Sanierungsprogramm informiert worden.

In der Pausensitzung vom 3. März 1997 hat die Kommission einstimmig beschlossen, dem Kantonsrat die Abschreibung des Postulats zu beantragen. Die wichtigsten Aussagen des Berichts sind: Zunächst setzte der Regierungsrat die klare Prioritätenreihenfolge der Vorsorge- und Schutzmassnahmen fest, wie sie gemäss Umweltschutzgesetz und Lärmschutzverordnung, in Kraft seit 1987, zu gelten haben.

1. Bestmögliche Lärmschutztechnik an der Quelle.

2. Weitere Massnahmen zur Reduktion auf dem Ausbreitungsweg.
3. Schallschutzmassnahmen bei den Betroffenen.

Das Umweltschutzgesetz und die Lärmschutzverordnung gehen dabei vom Vorsorge- und Verursacherprinzip aus. 1987 stimmte der Regierungsrat den Grundsätzen für den Vollzug der Lärmschutzverordnung mittels sogenannter Strassensanierungsprogramme zu. Darin wird mit Bezug auf das Prinzip festgelegt, dass sowohl Kosten für Lärmsanierung als auch Schutzmassnahmen zulasten der Strassenrechnung gehen und diese wiederum aus dem Strassenfonds zu zahlen sind. Die Massnahmen sind Bestandteil des Strassenbauprogramms. Für die Realisierung der Sanierungsmassnahmen sah der Gesetzgeber im Umweltschutzgesetz eine Frist von 15 Jahren, bis zum Jahr 2002, vor.

Die Strassensanierungsprogramme, Lärmschutzmassnahmen.

Die Aufwendungen für bisherige und geplante Projekte des Strassensanierungsprogramms, wie es nach der neuesten Aktualisierung vom 19. Februar 1997 konzipiert ist, belaufen sich auf 162 Millionen Franken. Hierbei sind für Schallschutzfenster 100 Millionen Franken, und für Schallschutzwände und -dämme 62 Millionen Franken ausgewiesen. Der Bund als Eigner von Nationalstrassen ist an diesen Massnahmen beteiligt. Die Fondsmittel teilen sich wie folgt auf: 82 Millionen auf den Baupauschalen der Städte Zürich und Winterthur, 41 Millionen auf Kosten der Staatskassenrechnung und 37,5 Millionen zu Lasten der Nationalstrassen.

Das gesamte Sanierungsprogramm ist in fünf Sanierungsteilprogrammen, STP I bis V, gegliedert. Betroffen sind vor allem die Städte Zürich und Winterthur, und etwa 17 Landgemeinden. Grund für die Aufstellung von Teilprogrammen war einerseits die Etappierung der Massnahmen nach Dringlich- und Örtlichkeit und die Zuteilung der entsprechenden Mittel. Andererseits machte die in Frage gestellte Finanzierung des Strassenfonds Um- und Neuprogrammierungen notwendig. Die beiden ersten Teilprogramme STP I und II wurden bereits 1988 und 1989 festgesetzt, damals mit einem budgetierten Projektaufwand von 108 Millionen Franken, 1993 und 1995 wurden mit den Programmen III und IV Projekte für weitere 14 Millionen Franken bewilligt, damals also in der Höhe von 120 Millionen Franken

Eine Überprüfung und Aktualisierung der Kostenschätzung 1994 ergab, dass der Gesamtaufwand sich in der Grössenordnung von etwa 150 Millionen Franken bewegen würde. Bis Ende 1996 waren Projekte im Umfang von lediglich 50 Millionen Franken realisiert, etwa die Hälfte

des ersten Programms. In erster Linie waren dies Schallschutzfenster an Gebäuden mit Lärmemissionen, die über dem Alarmwert von 70 Dezibel liegen. Zur Erinnerung: Wie Sie auf Plakaten gesehen haben, leben etwa 24'000 Menschen in Bereichen mit diesen Werten über dem Alarmpegel; vor allem in Zürich sind es über 15'000, sowie in Winterthur und in 15 weiteren Landgemeinden.

Die Ablehnung der Verkehrsabgabenerhöhung im Dezember 1992 und der Sonderabgaben zu den Verkehrsabgaben im September 1995 zwang zu einer Überprüfung der Programme. Es zeigte sich, dass wegen der geschmälernten Finanzierungsbasis die Planung und der Umfang einen grösseren Zeitraum als die gesetzlich vorgegebenen Jahre, also über 2002 hinausgehend, für die Realisierung benötigt. Der Regierungsrat unternahm verschiedentlich Anstrengungen, beim Bund vermehrt Mittel zu erhalten, Beitragssätze aus dem Treibstoffzoll für Lärmschutzmassnahmen, zumindest an Nationalstrassen zu erhöhen; bisher ohne Erfolg.

Einer Vernehmlassung des Eidgenössischen Departements des Innern im Sommer 1995 zufolge, soll die Sanierungsfrist um weitere fünf bis zehn Jahre verlängert werden. Das nun vorliegende, aktualisierte Programm soll in drei Phasen durchgeführt werden.

1. Einbau der restlichen Schallschutzfenster gemäss des Programms II innerorts, 12 Gemeinden, sowie Zürich und Winterthur, sind davon betroffen, und zwar in Bereichen, die über dem Alarmwert liegen.
2. Schallschutzmassnahmen am Nationalstrassen- und am übergeordneten Strassennetz. Wände und Dämme in Zürich an der Sihlhochstrasse, in Schwamendingen an der Hirschwiese, und Entlang der Umfahrung Rümlang.
3. Massnahmen an Quelle und Ausbreitungsweg, wofür umfassende und zeitraubende Planungen und Abklärungen erforderlich sind: Beläge, Verkehrsreduktionen, Umleitungen, Geschwindigkeitsreduktionen.

Ein Grobkonzept liegt bereits seit 1986 vor, vor allem für das Limmat-tal, aber die Realisierung und Planung beansprucht hierfür sehr weitgehende Zeiträume.

Rückblickend auf das Programm lässt sich feststellen, dass Prioritäten-setzung gemäss dem Umweltschutzgesetz und die Realisierung gemäss den Ausführungsprogrammen sich diametral gegenüberstehen. Während gemäss Umweltschutzgesetz Massnahmen an der Quelle an erster

Stelle stehen, hat das Sanierungsprogramm die Lärmschutzfenster – die Massnahmen bei den Betroffenen – an erste Stelle gesetzt. Diese Widersprüche wurden in der Kommission diskutiert.

Die Diskussion in der Kommission lässt sich schwerpunktmässig so zusammenfassen. Allgemeine Gesichtspunkte zur Lärmproblematik, Terminierung des Sanierungsprogrammes, Prioritätensetzung bei den Lärmschutzmassnahmen und zur Finanzierung.

Allgemeine Anmerkungen: Es wurde auf die Ernsthaftigkeit der Lärmproblematik hingewiesen. Es geht nicht nur um Lebensqualität, Verkehrslärm – von welcher Quelle auch immer – kann die Gesundheit gefährden. Belastungen sind vielerorts derart hoch, dass keine Neuanlagen mehr erstellt werden dürften, solange die bestehenden die Gesundheit noch schädigen. Die Aufmerksamkeit auf Lärmquellen ist neben den Strassen auch auf den Flugverkehr und den Bahnverkehr zu lenken. Die Meinung wurde zum Ausdruck gebracht, dass sich die SBB an die gesetzten Fristen zu halten hätten, allerdings mit dem Hinweis, bei der Fristeneinhaltung zwischen öffentlichem und privatem Verkehr zu unterscheiden. Der Massnahmenvollzug beim Flugverkehr ist schwierig, weil keine gültigen Grenzwerte gesetzt sind.

Zur Terminierung des Sanierungsprogrammes: Bei allem Verständnis für die Schwierigkeiten der Regierung bei der Einhaltung der Fristen wurde die Terminverlängerung des Bundes als wenig tröstlich für die Betroffenen befunden. Enttäuschung wurde geäussert, dass in 60 Prozent der gesetzten Frist erst 25 Prozent der Arbeiten geleistet wurde.

Zur Prioritätensetzung: Breiteren Raum nahm die Diskussion zur Prioritätensetzung ein. Kommissionsmitgliedern war der Widerspruch zwischen Prioritätensetzung in der Reihenfolge des Umweltschutzgesetzes und der Realisierung der Massnahmen sehr wohl bewusst. Als unverhältnismässig wurde die zeitliche und finanzielle Bevorzugung von Schallschutzfenstern gegenüber Schutzwänden und -dämmen apostrophiert, mit dem Hinweis, dass durch den Strassenlärm nicht nur Innenräume, sondern auch Wohnumgebungen beeinträchtigt werden. Damit kam dann zum Ausdruck, dass dringend Massnahmen zur Bekämpfung des Lärms an der Quelle erforderlich seien, und gemäss Umweltschutzgesetz an erste Stelle zu setzen seien. Lärm erst gar nicht entstehen zu lassen, das ist wohl die Einsicht. Temporeduktionen, Vermeidung unnötigen Verkehrs, verkehrssenkende Massnahmen sind als notwendige Massnahmen genannt worden. Die langen Planungszeiträume für solche Massnahmen werden

als unbefriedigend empfunden. Unerlässlich ist es daher, bei Neuanlagen von Strassen Schutzmassnahmen von Anfang an einzubeziehen.

In Bezug auf Temporeduktionen ist mit Interesse aufgenommen worden, dass am Beispiel der Sanierung Tösstalstrasse in Winterthur eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 50 Stundenkilometer die Sanierungskosten um einiges herabsetzen könnte. Tempo 30 auf Durchgangsstrassen innerorts scheint einigen Kommissionsmitgliedern zweckmässig und notwendig zu sein.

Zur Finanzierung: Positiv wird beurteilt und die Regierung darin bestärkt, beim Bund höhere Beiträge aus dem Treibstoffzoll zu fordern. Die Finanzierung von Lärmschutzmassnahmen über höhere Verkehrsabgaben wird als richtig, die höhere Verschuldung des Strassenfonds widersprüchlich beurteilt. Hoffnungen werden geäussert, dass diesem neuen Vorschlag zur Aufgabenteilung zwischen Bund und Kanton, wie es in der Motion für die Standesinitiative «Finanzierung der N-Strassen» mehr Mittel für Lärmschutzmassnahmen zur Verfügung stellen könnten.

Äusserungen der Bauverwaltung: Wenn auch nicht mit absoluter Sicherheit zugesagt werden kann, bis 2007 alle Massnahmen ausgeführt zu haben, wird eine raschere Abwicklung bei der Durchführung angestrebt. Dies ist wohl möglich. Die Städte wurden angewiesen, die Lärmschutzsanierungsprogramme zügig durchzuführen, insbesondere da noch Reserven in den Baupauschalen vorhanden sind. Beim Entscheid Schallschutzfenster oder Schallschutzwände ist oft notwendig. Aus Gründen des Ortsbildschutzes beanspruchen Wände vielfach lange Entscheidungsprozesse. Schallschutzfenster hingegen zeigen rasche Wirkung für die Betroffenen. Die Milderung der Alarmwertsituation lässt dann keine andere Wahl zu.

Tempo 30 auf Staatsstrassen sind kein Tabu, wenn keine Verlagerungen in Quartierstrassen erfolgen. Diese dürften bei flächendeckenden Verbreitungszonen weniger zu befürchten sein. Bei Neubauten, zum Beispiel dem Uetlibergtunnel, ist mit der Umweltverträglichkeitsprüfung der Lärmschutz bereits integriert.

Mit dem Erstellen des kantonsweiten Lärmschutzkatasters werden neue Erkenntnisse erwartet, vor allem werden nicht die Bereiche sichtbar, die stark durch Lärm belastet sind, sondern auch die schwächer belasteten. Der Wille ist da, Konzeptvorschläge auch für solche Bereiche auszuarbeiten. Soweit nötig, soll zur Realisierung eine höhere Be-

steuerung der Motorfahrzeuge herangezogen werden. Nach Kenntnisnahme der Äusserungen von Seiten der Bauverwaltung und kurzer Diskussion auch des aktualisierten Sanierungsprogramms, beschloss die Kommission einstimmig, auf Antrag des Postulanten, dem Rat das Postulat zur Abschreibung zu beantragen. Transparenz über das Programm ist nun vorhanden und der Zeitrahmen gesteckt.

Namens der Kommission bedanke ich mich bei Baudirektor Hans Hofmann, den Sachverständigen des Tiefbauamtes, Finanzplanung und Fachstelle Lärmschutz und den Herren Braun, Graf und Schuchter für die ausführlichen und bereitwilligen Informationen und den prompt zugestellten Vorabzug des fünften Sanierungsprogramms. Den Kommissionsmitgliedern danke ich für die sachlich geführte Diskussion.

Ratspräsident Roland Brunner: Ich frage mich, ob man nicht einmal ein Postulat für Lärmschutzmassnahmen im Rathaus einreichen müsste.

Vreni Püntener-Bugmann (Grüne, Zürich): Das Postulat war eigentlich klar. Der Regierungsrat war eingeladen, zu prüfen, wie die Lärmschutzmassnahmen fristgerecht realisiert werden können und somit der Lärmschutzverordnung Genüge getan werden könnte. Das Resultat ist aber auch klar: Die Fristen der Lärmschutzverordnung können leider nicht eingehalten werden. Es kommt noch schlimmer: Sogar wenn die Frist um fünf bis zehn Jahre verlängert würde, schreibt die Regierung in der Postulatantwort, ich zitiere:«...dürfte es dem Kanton Zürich einige Schwierigkeiten bereiten, die noch ausstehenden Strassenlärmsanierungen mit Kosten von rund 150 Millionen Franken fristgerecht abzuschliessen.» Das ist ein wahrlich enttäuschendes Geschenk zum zehnjährigen Jubiläum der Lärmschutzverordnung!

Für die Grünen ist es klar: Diese Art des schleppenden Vollzugs können und wollen wir nicht akzeptieren, denn Lärm ist lästig, beeinträchtigt die Lebensqualität und schädigt die Gesundheit.

Einen sehr grossen Anteil an der heutigen Lärmbelastung hat der Strassenverkehr. Zehntausende von Menschen von Zürich sind davon betroffen. Sie ist nicht nur unerträglich dort, wo die Alarmgrenzwerte überschritten werden, auch darunter ist das Leben sehr erschwert. Und wo mittels Schallschutzmassnahmen an den Gebäuden der Innenraum geschützt wird, bleibt der Lärm auf Balkonen, im Garten und auf dem Spielplatz. Zusätzlich zum Strassenlärm gibt es die Lärmbelastung durch die Bahn und je länger je mehr durch den Flugverkehr, wo be-

kanntlich noch die Grenzwerte fehlen. Der Problembereich Lärmschutz wird uns also noch viel zu lange erhalten bleiben.

Wenn für den Lärmschutz im Bereich des Strassenverkehrs zu wenig Geld vorhanden ist, wie die Regierung sagt, und nicht schnell genug geplant und ausgeführt werden kann, ist das eine Frage der Prioritäten. Sollen zuerst Lärmschutzmassnahmen an bestehenden Strassen realisiert werden oder hat der Strassenneubau höhere Priorität?

Dazu einige Zahlen: Während Jahr für Jahr für den National- und Staatsstrassenbau kantonale Gelder von 40, 50 und noch mehr Millionen Franken ausgegeben wurden, waren im Bereich Lärmschutz 1 bis 2 Millionen Franken vorhanden. Erst vor kurzem wurden die Prioritäten etwas verschoben und es steht ein wenig mehr Geld bereit für den Lärmschutz. Kein Wunder, dass der Vollzug sehr langsam vorwärts geht.

Mit total rund 160 Millionen Franken allein im Kanton Zürich werden die negativen Auswirkungen des Strassenverkehrs im Bereich Lärm zu mildern versucht. Da geht es um teure Symptombekämpfung. Doch nicht immer müsste der Lärmschutz Millionen Franken kosten.

Die Ursachenbekämpfung, die Lärmverminderung an der Quelle wäre häufig billiger, wirkungsvoller und würde erst noch besser dem Umweltschutzgesetz entsprechen, so zum Beispiel die Temporeduktionen. Diese werden von den Grünen schon seit Jahren gefordert. Immer wurde dann wieder abgewehrt, das bringe zuwenig oder sei nicht durchführbar. Doch langsam zeigen sich kleine Hoffnungstreifen an der Lärmfront.

Im neusten Strassensanierungsprogramm bezüglich Lärm verlangt die Baudirektion, wie bereits vom Kommissionspräsidenten ausgeführt, zum Beispiel in Winterthur Tempo 50 statt 60, und entgegen früherer Aussagen wird als Begründung angeführt: «Mit einer einheitlichen Geschwindigkeitsbegrenzung auf 50 Kilometer pro Stunde könnten die Sanierungskosten spürbar reduziert werden.»

Es ist sehr zu hoffen, dass der Gesamtregierungsrat diesen kleinen Spurwechsel bestätigt. Ich möchte dazu Regierungsrat Hofmann fragen, ob bezüglich dieser Temporeduktion auf der Tösstalstrasse in Winterthur schon weitere Entscheide gefallen sind und allenfalls, was entschieden wurde.

Die Grünen begrüssen die Möglichkeit der Lärmverminderung durch Temporeduktionen ausdrücklich und fordern gerade in diesem Bereich, mehr zu tun; das Potential ist hier voll auszuschöpfen.

Einige grundsätzliche Anmerkungen zum Thema Lärm, Lärmschutz und zur Ursachenbekämpfung im Bereich des Strassenverkehrs:

Mit technischen Massnahmen, zum Beispiel an Motoren, Pneus und Strassenbelägen, wird versucht, den Lärm des einzelnen Fahrzeugs zu reduzieren. Es konnten durchaus Erfolge verzeichnet werden. Die Grünen unterstützen diese Fortschritte. Leider kommt trotzdem noch unser «aber» dazu:

Im März 1997 erschien in der Reihe «Zürcher Umweltpraxis» ein Heft, das einzig dem Lärm gewidmet war. Darin wird auch aufgezeigt, welche zwiespältige Entwicklung bezüglich Lärm zugelassen wird. Das steht zum Beispiel in einem Artikel, verfasst vom Abteilungsleiter der Fachstelle Lärmschutz des Kantons Zürich: «Leider werden die kleinen Erfolge der Quellenlärmbekämpfung jedoch laufend durch das steigende Verkehrsaufkommen wieder kompensiert.» Eine Tatsache, die die Grünen schon lange anklagen, die für sie schon lange klar ist. Und nun halten wir uns noch vor Augen, dass heute die Lastwagen und die Personenwagen den Strassenlärm je zur Hälfte verursachen. Blicken wir kurz in die Prognosen für die Verkehrszunahmen der nächsten Jahre: Es wird zwischen 1990 und 2015 mit einer Verdoppelung des Schwerverkehrs gerechnet, genauso sind weitere Zunahmen beim Personenwagenverkehr prognostiziert.

Wohin führt denn diese Entwicklung? Statt weniger laut wird es künftig noch weit lärmiger werden, ausser man tut auch dort etwas, wo das Ganze entsteht, nämlich bei diesen Verkehrszunahmen. Man versuche nun endlich, ernsthaft Grenzen zu setzen. Wer die Forderungen des Lärmschutzes ernst nimmt, wer heute für Lärmschutz auftritt, kommt ehrlicherweise nicht darum herum, die Verkehrsentwicklung zu steuern, insbesondere auch bei den Lastwagen. Die Mittel dazu wären ja bekannt, sei es mittels Steuerung über die Finanzen, mittels Verknappung des Angebotes Strasse, oder mit der Beibehaltung heutiger Einschränkungen, wie zum Beispiel dem Festhalten am Nachtfahrverbot für Lastwagen, heute bestehender Gewichtslimiten und der Förderung des Schienenverkehrs. Alles andere wäre sehr inkonsequent, wie die Prognosen zeigen. Teurer Lärmschutz mit Wänden und Fenstern allein wäre reine Pflästerli-Politik.

Das Postulat betreffend Realisierung der Lärmschutzmassnahmen hat die Auslegeordnung bezüglich Lärmschutz in diesen Rat getragen. Ein quasi Ergänzungsbericht wurde mit dem Strassensanierungsteilprogramm V in der Kommission auch diskutiert.

Die Grünen können der Abschreibung des Postulats zustimmen, werden sich aber weiterhin für eine konsequente Ursachenbekämpfung einsetzen.

Rudolf Aeschbacher (EVP, Zürich): Bezüglich Lärmschutz tut die Regierung nach eigener Einschätzung, was sie kann. Trotzdem, ein Fünftel der gesamten Bevölkerung des Kantons Zürich ist einer Lärmbelastung ausgesetzt, die über dem gesetzlichen Grenzwert liegt und wo eine Sanierungspflicht bestünde. Dazu kommen rund 40'000 Personen, die einer Lärmbelastung ausgesetzt sind, die sogar beim oder über dem Alarmwert liegt. Etwa die Hälfte dieser Betroffenen leben in den Städten Winterthur und Zürich, die andere Hälfte in Landgemeinden.

Am 1. April 1987, also vor zehn Jahren und zwei Monaten, ist die Lärmschutzverordnung in Kraft getreten. Sie legte die Grenzwerte fest und delegierte den Vollzug der nötigen Massnahmen zur Lärmminde- rung an die Kantone, die dafür eine fünfzehnjährige Frist, eben bis ins Jahr 2002, eingeräumt erhielten.

Heute ist diese fünfzehnjährige Frist bereits zu zwei Dritteln verstrichen. Sind auch zwei Drittel der zu bewältigenden Arbeiten gemacht? Diesbezüglich sieht es schlecht aus. Heute rechnet man, gemäss den Angaben der Regierung, dass der Gesamtaufwand rund 202 oder mehr Millionen Franken ausmachen werde, um den Lärmschutz gesetzeskonform durchzuführen.

Nach zwei Dritteln der verfügbaren Zeit sind aber erst ein Viertel der Massnahmen, nämlich Schallschutzmassnahmen im Umfang von rund 50 Millionen Franken ausgeführt. Um es etwas deutlicher zu sagen: Verstrichene Zeit: 67 Prozent, ausgeführte Massnahmen: 25 Prozent.

In der Ausführung ist der Regierungsrat also gewaltig im Rückstand und es ist wenig tröstlich, wenn er bis heute zwar in fünf Etappen Teil- sanierungsprogramme im Umfang von 142 Millionen Franken genehmigt, davon aber noch nicht einmal ein Drittel ausgeführt hat. Schuld an dieser Verzögerung wird der Schwierigkeit bei der Planung und Projektierung und schergewichtiger Finanzknappheit gegeben. Das empfinde ich schlicht als zynisch, denn der Kanton nimmt nach wie vor jedes Jahr rund eine Viertelmilliarde Franken im Strassenfonds ein.

Allerdings setzt die Regierung bei der Aufteilung der Mittel die Prioritäten falsch. So werden immer noch in den Bau neuer Strassen mehrstellige Millionenbeträge investiert, und deshalb reicht es dann für

einen zügigen und gesetzeskonformen Lärmschutz an den schon bestehenden Strassen hinten und vorne nicht.

Eine, beziehungsweise zwei mikrige Millionen waren letztes und dieses Jahr eingestellt.

Es ist ferner bezeichnend, dass der Regierungsrat beim Bund bereits heute vorstellig geworden ist und signalisiert hat, dass die fünfzehnjährige Frist für die Lärmsanierung nicht ausreichen würde und darum um fünf oder gar zehn Jahre zu erstrecken sei. Auch das zeigt: Das Schwergewicht der Mittel wird beim Strassenbau eingesetzt, der Lärmschutz kann warten. Und damit man nicht allzu schlecht vor der Bevölkerung dasteht, soll die Sanierungsfrist einfach erstreckt werden.

Fazit: Trotz schöner Programme, trotz entsprechender Beteuerungen, dass man es mit dem Lärmschutz ernst meine, ist der Lärmschutz dem Regierungsrat nicht ein echtes Anliegen, welches auch die entsprechenden Taten auslösen würde.

Immerhin sind im eher trockenen Kuchen, den die Regierung dem Rat und der Kommission mit ihrem Bericht serviert hat, doch auch noch ein paar Rosinen, vielleicht auch ungewollte, versteckt gewesen. Diese dürfen auf keinen Fall unerwähnt bleiben:

1. In der Kommission hat sich der Baudirektor bezüglich zu ergreifender Massnahmen zur Lärminderung auch ganz klar für Tempo 30 ausgesprochen und dies, man höre und staune, nicht nur auf Quartier-, sondern auch auf Staats-, also auf Hauptstrassen. Ich zitiere aus dem Protokoll Seite 5 den Baudirektor wörtlich: «Die Tempoherabsetzung auf 30 Kilometer pro Stunde ist in Wohnquartieren, aber auch auf Staatsstrassen sinnvoll, wenn das Umfeld dafür geeignet ist. Entstehen Staus, müssen Ausweichfahrten weiträumig durch flankierende Massnahmen verhindert werden. Normalerweise reduzieren wir zuerst auf den Quartierstrassen und nachher auf den Staatsstrassen. Von ausserhalb der Dörfer werden Eingangspforten errichtet.»

Da kann man nur sagen: Chapeau! Der Baudirektor hat wirklich etwas gelernt. Es ist jetzt nur noch zu hoffen, dass er sich in der Verwaltung und vor allem bei der Polizei durchsetzt. Diese hat nämlich am meisten gebockt, als der Sprechende zusammen mit dem Zürcher Polizeivorstand vor fünf Jahren an einer Pressekonferenz genau diese Aussage machte und aus Gründen der Lärmsanierung und natürlich auch zur Reduktion von Unfällen vorschlug, Tempo 30 auch auf Hauptstrassen der Stadt Zürich zu prüfen. Damals löste dies beim Kanton lediglich Kopfschütteln, auf bürgerlicher Seite derbe Schelte aus.

Alles weitere findet sich im fünften Strassensanierungsprogramm, das die Regierung am 17. Februar 1997 beschlossen hat und der Kommission zur Verfügung stellte. Da findet sich im Abschnitt B lit. b folgende bemerkenswerte Ausführung: «Einige Strassenabschnitte in Winterthur mit Alarmwertüberschreitungen, zum Beispiel die Tösstalstrasse, werden nicht mit einer Geschwindigkeitsbegrenzung auf 50 Kilometer pro Stunde, sondern auf 60 Kilometer pro Stunde signalisiert. Mit einer einheitlichen Geschwindigkeitsbegrenzung auf 50 Kilometer pro Stunde könnten die Sanierungskosten spürbar reduziert werden.»

Was heisst das? Das bedeutet doch nichts anderes, als dass nun endlich offiziell, und zwar vom Regierungsrat, die alte Behauptung, die die Kantonspolizei immer wieder angeführt hat, widerlegt wird, nämlich die Behauptung, eine Reduktion der Geschwindigkeit um lediglich zehn Kilometer/Stunde, zum Beispiel eben von 60 auf 50 Kilometer, bringe für den Lärmschutz praktisch überhaupt nichts. Wenn, so war ja immer die Begründung, wenn, dann müsste man von 120 auf 80 Kilometer reduzieren oder beispielsweise von 80 auf 50.

Wir nehmen gerne zur Kenntnis, dass hier ein Wandel der Auffassungen eingetreten ist, und diese positive Aussage dürfte die Gemeinden und die Städte dazu ermuntern, solche Geschwindigkeitsreduktionen, die bislang kein Thema waren, doch wieder zu beantragen oder selbst durchzuführen.

Alles in allem: Die Regierung hat sich auf dem Papier bezüglich Lärmschutz sehr viel vorgenommen. Da tönt es wesentlich besser als das, was bisher bezüglich Umsetzung und bezüglich Umsetzungstempo im Massstab 1:1 wirklich auch geschehen ist.

Wenn sich die Fraktion der EVP der Abschreibung des Postulates trotzdem nicht widersetzt, so in der Erkenntnis, dass erstens auch dann, wenn das Postulat stehenbliebe, die Regierung dadurch nicht zu rascherem Handeln veranlasst werden könnte, und zweitens, weil immerhin in der ganzen Arbeit um das Postulat doch einige ganz bedeutsame, und in Zukunft noch folgentragende Aussagen seitens des Baudirektors und der Regierung gemacht worden sind, die wir gerne entgegengenommen haben und die wir auch gerne umgesetzt sehen.

Wir werden daher der Abschreibung des Postulats zustimmen.

Willy Germann (CVP, Winterthur): Die CVP stimmt der Abschreibung des Vorstosses zu, setzt aber einige zusätzliche Akzente. Die CVP hat vor jeder Abstimmung bei Verkehrs- oder Sonderabgaben betont, dass

Lärmschutz im Strassenwesen eine hohe Priorität einnehmen sollte, dass aber ohne Erhöhung der Verkehrsabgaben die Ziele der Lärmschutzverordnung nicht fristgerecht eingehalten werden könnten. Das Volk hat leider Nein zu höheren Motorfahrzeugsteuern gesagt. Die Neinstimmenden sind nicht berechtigt, ein Klagelied über Verzögerungen beim Lärmschutz anzustimmen. Im Rahmen der Aufgabenteilung zwischen Bund und Kanton könnte der Lärmschutz allerdings schneller als erwartet von Treibstoffzöllen profitieren. Der Kanton sollte beim Bund in dieser Sache weiterhin Druck aufsetzen und bei Erfolg sein Strassenbauprogramm überarbeiten.

Lärmschutz darf aber nie blossе Symptombekämpfung bedeuten. Das haben wir schon von den Vorrednern gehört. Wir wollen nicht mehr Lärm durch mehr Verkehr; Lärm, der mit immer grösserem Mitteleinsatz zu dämpfen wäre. Besser sollte solcher Mehrverkehr vermieden werden. Ganzheitliche Verkehrspolitik, die auch die ausländischen Verkehrsquellen berücksichtigt. Wir wollen zum Beispiel nicht zusätzlichen Schwerverkehr auf der Strasse durch unseren Kanton in Richtung Süden oder Osten. Wenn allzu leichtfertig den 40-Tönnern der Weg in unsere Wirtschaftsräume geebnet werden soll, dann gäbe es zu beachten, dass 40-Töner bei gleich hoher Geschwindigkeit im Allgemeinen mehr Lärm verursachen als 28-Töner; nicht zuletzt wegen den zu erwartenden zusätzlichen Belagsschäden, die eine wichtige Ursache für den grösseren Lärm darstellen.

Ich bin froh, dass der Regierungsrat beim Lärmschutz zu einer Güterabwägung steht und dabei auch den Ortsbildschutz erwähnt. Nichts kann ein Ortsbild so zerstören wie eine Mauer entlang einer Innerortsstrasse. Was nützen dahinter ein sorgfältig restauriertes, geschütztes Objekt oder ein gepflegter Garten, wenn sie optisch abgeriegelt sind. Nichts kann eine Landschaft so verunstalten wie eine Strasse oder eine Bahnlinie mit hohen Lärmschutzmauern. Alternativen zu baulichen Massnahmen sind vorhanden. Eine davon sind Temporeduktionen, das wurde bereits angetönt. Ich komme nochmals auf das Beispiel Tösstalstrasse Winterthur zurück. Was uns im Gemeinderat in Winterthur vor fünfzehn Jahren unter dem Titel Unfallvermeidung nicht gelungen ist, nämlich durchgehende Temporeduktionen innerorts, sollte unter dem Titel Lärmschutz jetzt endlich gelingen. Damals wurde die Stadt Winterthur vom Kanton zurückgebunden.

Noch etwas zu Lärmschutzmassnahmen beim öffentlichen Verkehr, die allerdings nicht Sache des Kantons sind. Hier können, das muss mit aller Deutlichkeit festgehalten werden, die Fristen nie eingehalten wer-

den. Das ist so nicht einmal schlecht. Auf der Schiene lässt sich der Lärm durch geeignetes Rollmaterial sehr stark reduzieren; leiseres Rollmaterial vor allem beim Güterverkehr. Diese Erneuerung braucht Zeit, mehr Zeit als zum Beispiel der Bau von hässlichen Lärmschutzwänden. Leiseres Rollmaterial für den regionalen Personenverkehr wäre aber vorhanden, wird leider aber noch kaum genutzt, das habe ich am letzten Montag sehr deutlich betont.

Noch eine Schlussbemerkung ebenfalls zum Thema Lärm: Wir reden jetzt ausschliesslich nur von Verkehrslärm, am Rande auch von Fluglärm. Es gibt noch anderen Lärm, der ebenso krank macht. Ich möchte darauf hinweisen, Lärm macht auch aggressiv. Lärm ist eine der vielen Ursachen für die erhöhte Gewaltbereitschaft bei Kindern und Jugendlichen. Kinder und Jugendliche sind heute viel mehr Lärm ausgesetzt als früher; nicht bloss Aussenlärm, sondern auch Innenlärm, überlaute Musik bei Musikveranstaltungen in Diskos, aber auch Lärm zu Hause. Es ist keine Ausnahme mehr, dass Jugendliche heute mehr als 5 Stunden pro Tag Freizeitlärm oder musikalischer Dauerberieselung ausgesetzt sind. Es gibt heute bereits Kinder, die Angst haben vor Ruhe. Ein Phänomen also, das uns zu denken geben sollte, eine Erklärung unter anderem für die zunehmenden Kommunikationsprobleme vieler Kinder und Jugendlicher.

Vilmar Krähenbühl (SVP, Zürich): Der im Februar vorgelegte Zusatzbericht zum Strassensanierungsprogramm der Regierung vermag uns zu überzeugen, so dass der Abschreibung dieses Postulates seitens der SVP zugestimmt werden darf. Positiv ist auch zu vermerken, dass im laufenden Budget mehr finanzielle Mittel für die Durchführung von Lärmsanierungen und Lärmschutzmassnahmen zur Verfügung gestellt werden. Trotzdem darf nicht darüber hinweggeschaut werden, dass es sich dabei lediglich um Symptombekämpfung und nicht um die Lösung des Problems Verkehr geht. Mit Flüsterbelägen, Lärmschutzfenstern, Lärmschutzwänden oder Lärmschutzwällen ist dem Lärm nicht in jedem Fall beizukommen, insbesondere in den Städten nicht.

Dem Lärm aus dem Verkehr, und damit meine ich sowohl den öffentlichen als auch den individuellen Verkehr, ist an gewissen Orten nur beizukommen, wenn wir gewillt sind, die anstehenden Umfahrungen, die Umgehung der Siedlungsgebiete zu realisieren. In der Stadt Zürich, um nur ein Beispiel zu nennen, wird der Verkehr durch Wohnquartiere geschleust. Solange sich der Durchgangsverkehr durch die Stadt, durch

die Quartiere an der Westtangente quälen muss, besteht ein ungelöstes Problem mit dem Lärm. Dieses kann zumindest für den Durchgangsverkehr und mit flankierenden Massnahmen auch für den Zielquellverkehr gelöst werden, wenn die dringend notwendigen Umfahrungen der Stadt, insbesondere der Uetlibergtunnel, endlich realisiert werden.

Dazu eine Bemerkung: Strassenbau ist in gewissen Fällen auch Lärmschutz. Dort, wo solche Massnahmen nicht möglich sind, dürfen in der heute prekären finanziellen Situation Geschwindigkeitsreduktionen diskutiert werden, wie das Beispiel Tösstalstrasse aufzeigt. Im Übrigen ist es sehr bedauerlich, dass unser Postulat für die Vorfinanzierung des Uetlibergtunnels keine breite Unterstützung findet, könnten doch durch solche Massnahmen zusätzliche Gelder aus dem Strassenfonds frei werden, um für den Lärmschutz eingesetzt zu werden.

Die SVP wird die Abschreibung des Postulates unterstützen.

Mario Fehr (SP, Adliswil): Es wurde zu Recht darauf hingewiesen, dass im Kanton Zürich jede fünfte Einwohnerin und Einwohner unter übermässigen Lärmimmissionen leidet. Lärmimmission ist lästig, dies wurde in der Vergangenheit oft festgehalten, und Lärm macht krank. Schlaf- und Konzentrationsprobleme, erhöhter Blutdruck sind einige der Folgeerscheinungen von übermässigem Lärm. Dass dieser übermässige Lärm schädigende Auswirkungen auf den Mensch hat, dürfte heute unbestritten sein. Noch nicht erforscht sind allerdings die gesundheitlichen und sozialen Folgekosten, die diese übermässigen Lärmimmissionen zur Folge haben. Dies wäre einmal genauer zu betrachten. Die Lärmschutzverordnung des Bundes will nun hier genauer greifen, will verhindern, dass Menschen schädlichen Auswirkungen von Lärm ausgesetzt sind und deshalb soll bis im Jahr 2002 dieser Vollzug der Lärmschutzverordnung gewährleistet werden. Dass der Bundesrat inzwischen eine Verlängerung dieser Frist bis ins Jahr 2007, allenfalls 2012 erwägt, erfreut die SP-Fraktion in keiner Art und Weise. Es ist ein total falscher Schritt in die absolut falsche Richtung. Nicht bestritten werden kann, dass es gewisse Vollzugsprobleme gibt, auch im Kanton Zürich. Die Vollzugsprobleme waren die Ursache dieses Postulats, das der Regierungsrat damals bereit war, entgegenzunehmen und der Rat einstimmig überwiesen hat.

Ich weise noch einmal darauf hin, dass es sich um einen gesetzlichen Auftrag handelt. Gesetzliche Aufträge sind ernst zu nehmen, gerade von Politikerinnen und Politikern. Wenn Politikerinnen und Politiker gesetzliche Aufträge nicht mehr ernst nehmen, wie soll die Bürgerin und der Bürger die Gesetze ernst nehmen. Unseres Erachtens erhält der Lärmschutz höhere Priorität, ein stärkeres Gewicht, dies scheint der Regierungsrat mittlerweile erkannt zu haben. In seinem Bauprogramm der Staatsstrassen 1997 bis 1999 spricht er von einem ausgewiesenen Nachholbedarf im Zusammenhang mit dem Lärmschutz. Er lässt den Worten – hier unterscheide ich mich ein wenig von der Kritik von Herrn Aeschbacher – durchaus erste Taten folgen. Er hat innerhalb der knappen zur Verfügung stehenden Mittel eine Prioritätenverlagerung vorgenommen. Der Kommissionspräsident hat dies erwähnt: Von 2 Millionen Franken in diesem Jahr, auf 3,5 Millionen Franken und auf 4,5 Millionen Franken in den nächsten beiden Jahren. Zu diesem Geld kommen noch die Baupauschalen an die Städte Zürich und Winterthur hinzu, dies für die kommunalen Strassen. Insgesamt steht für den baulichen Lärmschutz mehr Geld zur Verfügung, wir unterstützen diese

Tendenz ganz nachhaltig, unseres Erachtens könnte sie noch verstärkt werden.

Ebenfalls unterstützen wir den Regierungsrat in seinen Bemühungen, einen höheren Bundesanteil an die Lärmsanierungskosten zu erhalten. Im Zusammenhang mit der Behandlung dieses Postulats habe ich die Zusicherung erhalten, dass die Lärmschutzmassnahmen entlang der S9 durch das Sihltal ab 1998 realisiert werden. Das kümmert Sie vielleicht nicht so sehr, dafür sehr viel mehr die Menschen, die an dieser Strasse wohnen müssen. Ich darf in diesem Zusammenhang dem Baudirektor Dank und Anerkennung von Bevölkerung und Behörden aussprechen für dieses lokale Anliegen, das zu lange aufgeschoben wurde.

Ich habe gesagt, inskünftig soll dem Lärmschutz mehr Priorität zukommen. Wir begrüssen insbesondere die Tatsache, dass auch der Regierungsrat in dieser Zeit zur Ansicht gelangt ist, dass bauliche Massnahmen nie und nimmer ausreichen werden, um diese Ziele der Lärmschutzverordnung zu erreichen. Es steht uns ein Paradigmawechsel bevor, den Lärm inskünftig vermehrt an der Quelle und beim Ausbreitungsweg zu bekämpfen, die Sozialdemokratische Fraktion unterstützt diesen Paradigmawechsel mit Nachdruck.

Es wird gesagt, Lärmschutz beginnt im Kopf. Damit kann wohl nicht gemeint sein, dass sich die Anwohnerinnen und Anwohner dicht befahrener Strassen Pfropfen in die Ohren stopfen müssen, damit sie den Lärm noch aushalten können. Damit kann nur gemeint sein, dass es eine Verhaltensänderung braucht, dass Selbstverantwortung vermehrt wahrgenommen werden muss; dort wo sie ist, wahrgenommen wird. Ich befürchte, dass sie an zuwenig Orten wahrgenommen werden wird, dann müssen staatliche Massnahmen greifen, beispielsweise Temporeduktionen, die wir nachhaltig unterstützen. Es muss einiges getan werden, um das Gesamtverkehrsvolumen zu reduzieren. Die deutlichen Worte, die Frau Püntener namens der Grünen Fraktion gesprochen hat, unterstützen wir ganz nachhaltig.

Bei der Strasse ist es ein bisschen wie beim Rat. Der Ratspräsident hat vorhin angeregt, man sollte einmal ein Postulat machen, um den Lärm hier im Ratssaal zu reduzieren. Auch hier gibt es zwei Varianten: Eine selbstverantwortliche Variante, dies heisst, individuell werden die einzelnen Ratsmitglieder weniger laut, sprich leiser; oder es gibt eine Gesamtvariante, nämlich die Zahl Ratsmitglieder zu reduzieren, bei weniger Ratsmitgliedern gibt es weniger Lärm. Genau so ist es auf unseren Strassen.

Alles in allem ist die Sozialdemokratische Fraktion (bei realistischer Betrachtungsweise der Dinge) nicht unzufrieden mit dem, was hier erreicht worden ist. Der Lärmschutz soll inskünftig mehr Gewicht haben, diesen Weg wollen wir gemeinsam mit der Regierung, vielleicht ein wenig stärker als die Regierung, inskünftig beschreiten. Die SP-Fraktion ist mit der Abschreibung dieses Postulates einverstanden. Dieses Einverständnis soll nicht missverstanden werden. Selbstverständlich werden wir auch in Zukunft mit Nachdruck auf die Einhaltung der Lärmschutzverordnung beharren und werden mit noch grösserem Nachdruck darauf beharren, dass der Lärm inskünftig an der Quelle bekämpft wird.

Regierungsrat Hans Hofmann: Ich möchte mich zunächst bei der Kommission und dem Präsidenten, Herrn Stirnemann, herzlich bedanken für die kompetente und sachgerechte Prüfung des regierungsrätlichen Berichts, das Abwarten des fünften Teilsanierungsprogrammes und für den einstimmigen Antrag, das Postulat abzuschreiben. Eigentlich müsste ich gar nichts mehr sagen, es gibt keine Fraktion, die das Postulat nicht abschreiben möchte. Erlauben Sie mir aber, zu zwei, drei Punkten doch kurz Stellung zu nehmen.

Es wurde von verschiedener Seite, Frau Püntener, Herr Aeschbacher, der schleppende Vollzug ein bisschen gebrandmarkt. 75 Prozent der Zeit sei verstrichen, und wir hätten nur 25 Prozent des Lärmschutzes vollzogen. Es ist natürlich so, es war eine Frage der Finanzen. Sie kennen die Situation im Strassenfonds, wir mussten auch im Lärmschutz zurückbuchstabieren. Ich muss allerdings sagen, selbst bei voller oder überfüllter Strassenkasse wäre es nicht möglich, den Lärmschutz innerhalb der Bundesfrist zu erfüllen. Der Kanton Zürich ist nicht der einzige Kanton, der mit dieser Frist nicht zurecht kommt, es sind auch die anderen Kantone. Wir haben im Quervergleich mit anderen Kantonen auch keinen Verzug. Im Gegenteil, die Lärmschutzmassnahmen im Kanton Zürich stehen im interkantonalen Vergleich sehr gut da, da machen wir, wie man sagt, eine gute Gattung.

Hingegen ist der Vollzug wirklich, Herr Aeschbacher hat das gesagt, viel komplizierter, als man gedacht hat. Die Projektierungen sind langwierig, die Verhandlungen mit den Eigentümern sind langwierig, Planaufnahmeverfahren, Einsprachemöglichkeiten und so weiter. Selbst in der Stadt Zürich, wo keine Finanzrestriktionen herrschten – die Stadt Zürich konnte voll draufloslegen mit dem Lärmschutz –, ging es auch nicht so

schnell, wie wir gedacht haben. Dort waren es wirklich auch Vollzugschwierigkeiten von der rechtlichen Seite her.

Wir haben nun die Prioritäten gekehrt, das wurde gesagt. Nach der Ablehnung der Sonderzulage für die Schliessung der Autobahnlücken haben wir der Lärmsanierung wieder mehr Prioritäten gegeben. Im Strassenbauprogramm für die Jahre 1997 bis 1999 steigt der Betrag für die Lärmsanierungen von 2 Millionen auf 4,5 Millionen Franken, das ist mehr als eine Verdoppelung.

Ich muss allerdings hier bereits ein Fragezeichen machen und dem Parlament den Spiegel vorhalten. Es wurde hier der Lärmschutz von allen Seiten begrüsst. Sie haben letztes Jahr im Voranschlag das Konto 3180 und 3181, Planungen und Projektierungen beim Tiefbauamt, um insgesamt 500'000 Franken gekürzt, obwohl ich Ihnen damals gesagt habe, es seien Projektierungen für gesetzlich gebundene Ausgaben, für Lärmsanierungen und für Radwege. Das hat seine Folgen: Mit 500'000 Franken projektieren wir für 5 Millionen Investitionen für Lärmschutz und Radwege. Wir werden uns bemühen, diese Summen wirklich zu verbauen. Wenn es uns nicht gelingt, so ist es mit ein Grund, dass das Parlament uns die Mittel für die Projektierungen gekürzt hat, das möchte ich hier ganz klar sagen.

Noch ein Wort zu den Temporeduktionen. Herr Aeschbacher, ich möchte hier schon nicht missverstanden werden. Innerorts bringen Temporeduktionen punkto Lärmschutz eigentlich nichts, das wurde in der Kommission auch ganz klar dargestellt. Innerorts ist nicht mehr das Tempo lärmrelevant, sondern die Tourenzahl des Motors, die Fahrweise und nicht mehr das Durchfahrgeräusch. Temporeduktionen bringen sehr viel von 120 auf 80, oder von 80 auf 50, da ist ein grosser Unterschied. Von 50 auf 30 innerorts hingegen ist das Tempo für sich allein nicht mehr massgebend für den Lärmschutz. Wir haben aber Beispiele gesagt, wo wir auch auf Kantonsstrassen den Verkehr beruhigt haben, wo das Umfeld dies erlaubte. Ich habe Dachsen oder Oetwil zitiert, wo man sehr gute Lösungen getroffen hat, weil der kantonale Durchgangsverkehr nicht so gross ist und der Verkehr dadurch nicht übermässig behindert wurde. Die Temporeduktion von 60 auf 50, beispielsweise auf der Tösstalstrasse – ich kann die Frage von Frau Püntener nicht im Detail beantworten, die Polizeidirektion bearbeitet dies, ich werde mich aber nach dem Stand erkundigen und Ihnen das dann mitteilen. Hier geht es nicht um die Temporeduktion an sich, sondern um das einheitliche Geschwindigkeitsregime, entweder alles 50 oder alles 60. Es sind die Tempowechsel, die zu Beschleunigungen und dann zu Lärm führen. Mit

einem einheitlichen Regime wird der Verkehr flüssiger und damit können die Lärmschutzmassnahmen reduziert und Kosten eingespart werden. Das wollte ich noch richtigstellen.

Im übrigen danke ich Ihnen für die Abschreibung des Postulates.

Abstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 113 : 0 Stimmen, dem Antrag von Regierungsrat und vorberatenden Kommission gemäss Vorlage Nr. 3483 zuzustimmen und das Postulat KR. Nr. 1/1993 als erledigt abzuschreiben.

Das Geschäft ist erledigt

5. Senkung der Verbrennungskosten von Kehricht im Kanton Zürich

Motion Dr. Ueli Betschart (SVP, Nürensdorf) und Mitunterzeichnende vom 20. Mai 1996 (schriftlich begründet), (Stellungnahme)
KR-Nr. 147/1996, RRB-Nr. 2675/4.9.1996

Die Motion hat folgenden Wortlaut:

Der Regierungsrat wird ersucht, die gesetzlichen Voraussetzungen zu schaffen, damit die Verbrennungskosten pro Tonne Kehricht wieder auf ein vernünftiges Mass gesenkt werden.

Begründung:

Das Abfallkonzept des Regierungsrates aus dem Jahr 1989 beinhaltet eine Konzentration auf die sechs Verbrennungsanlagen der öffentlichen Hand. Die Kapazitätsplanung aus den Jahren 1987/88 ist überholt, so dass heute die Verbrennungsanlagen nur ungenügend ausgelastet sind.

Diese schlechte Auslastung sowie auch die vom Bund 1985 erlassene Luftreinhalteverordnung haben bewirkt, dass die Verbrennungspreise von Fr. 50 pro Tonne im Jahr 1986/87 auf durchschnittlich etwa Fr. 300 pro Tonne angestiegen sind.

Dieser Zustand ist unhaltbar. Mit einem neuen Verbrennungskonzept soll eine deutliche Korrektur der Verbrennungspreise bewirkt werden. Für eine Verbesserung der Situation gilt es vor allem folgende Lösungsansätze zu prüfen:

- Schliessung von Verbrennungsanlagen, die nicht optimal betrieben werden können.
- Privatisierung der Verbrennungsanlagen.
- Falls eine Schliessung nicht in Frage kommt, soll mindestens der Wettbewerb zwischen den einzelnen Verbrennungsanlagen gefördert werden, in dem den Gemeinden die freie Wahl der Verbrennungsanlage zugesprochen wird.
- Falls die obengenannten Lösungsansätze nicht durchführbar sind, soll die Auslastung durch Verträge mit anderen Kantonen oder mit dem Ausland auf ein betriebswirtschaftlich optimales Mass gesteigert werden.
- Die Wirtschaftlichkeit und damit auch die Effizienz der Verbrennungsanlagen sollen grundsätzlich mit einer externen Beratungsfirma überprüft werden.

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

Die Festsetzung der Standorte der sechs Kehrrechtverbrennungsanlagen im Kanton Zürich erfolgte mit Beschluss des Kantonsrates vom 10. Juli 1978 zum kantonalen Gesamtplan bzw. mit Beschluss vom 2. Juli 1984 zu dessen Teilrevision. Mit Beschluss vom 31. Januar 1995 hat der Kantonsrat seine früheren richtplanerischen Beschlüsse bestätigt. Im Februar 1994 führte die Baudirektion bei allen zürcherischen Stadt- und Gemeinderäten, den Abfallzweckverbänden und den Kehrrechtwerken eine Vernehmlassung über die Sammelbereiche der Kehrrechtverbrennungsanlagen durch. Der Festsetzung der heutigen Einzugsgebiete der Verbrennungsanlagen für brennbare, nicht verwertbare Siedlungsabfälle wurde überwiegend zugestimmt. Dementsprechend hat der Regierungsrat zum Schutz der getätigten Investitionen, zur Gewährung der Planungssicherheit und in Übereinstimmung mit der Bundesgesetzgebung (Art. 18 Abs. 1 Technische Verordnung über Abfälle) 1994 die Einzugsgebiete auf fünf Jahre festgelegt (vgl. auch Stellungnahme zur Motion KR-Nr. 163/1995).

Die Festlegung der heutigen Verbrennungskapazität erfolgte Ende der achtziger Jahre unter dem Eindruck immer noch zunehmender Mengen an brennbaren Abfällen und angesichts der ablehnenden Abstimmungsergebnisse zur Einführung der Sackgebühr in Winterthur, im Zürcher Oberland und am linken Zürichseeufer. Derzeit besteht zwar eine gewisse Überkapazität, doch ist zu bedenken, dass heute rund 40% der Ofenkapazität auf Anlagen beruhen, die über 20 Jahre alt sind und

für die ein Erneuerungs- bzw. ein Stilllegungsentscheid ansteht. Bei der Anlage Hinwil ist ein solcher Stilllegungsentscheid bereits gefallen (vgl. auch Beantwortung der Anfragen KR-Nrn. 212/1994, 214/1994 und 229/1994).

Mit Inkrafttreten des Abfallgesetzes auf den 1. Januar 1996 sind die Gemeinden nur noch für die Bewirtschaftung von Siedlungsabfällen verantwortlich. Sie sorgen für deren Behandlung in Verbrennungsanlagen, soweit nicht Private diese Aufgabe übernehmen (§ 35). Der Staat kann Massnahmen der Gemeinden und Dritter fördern, gewährt aber keine Staatsbeiträge mehr (§ 26). Die Inhaber von Abfällen aus Unternehmungen (ausgenommen Siedlungsabfälle) sorgen selbst für deren Behandlung und tragen die entsprechenden Kosten (§ 17).

Eine Schliessung von Verbrennungsanlagen liegt im Zuständigkeitsbereich der Gemeinden bzw. der Zweckverbände; eine Privatisierung ist grundsätzlich jederzeit möglich. Allerdings kann sich die öffentliche Hand der Verantwortung im Bereich Siedlungsabfälle gemäss Bundes- und Kantonsgesetzgebung nicht entziehen (Art. 31 Abs. 2 Umweltschutzgesetz; § 35 AbfG).

Das erwähnte Vernehmlassungsverfahren der Baudirektion im Jahre 1994 hat klar ergeben, dass die überwiegende Mehrheit der Gemeinden im Bereich der Siedlungsabfälle an den heutigen Einzugsgebieten festhalten will und damit eine teilweise Marktbeschränkung in Kauf nimmt. In anderen Bereichen bestehen für die Verbrennungsanlagen aber durchaus Handlungsmöglichkeiten. So stehen die Trägerschaften der Verbrennungsanlagen mit Reservekapazitäten und dem politischen Willen zu Kehrreichtimporten (Anlagen in Horgen, Dietikon und der Stadt Zürich) zurzeit in Vertragsverhandlungen mit verschiedenen Seiten, um ein betriebswirtschaftliches Optimum zu erreichen. Die Verhandlungen erfolgen unter den vom Regierungsrat bestimmten Rahmenbedingungen sowie unter periodischer gegenseitiger Information unter Einbezug der Bundesstellen (vgl. auch Antworten zur Interpellation KR-Nr. 399/1994 und zur Anfrage KR-Nr. 133/1995).

In der Schweiz dürfen ab dem Jahr 2000 keine Siedlungsabfälle mehr direkt in Deponien abgelagert werden. Es gibt aber noch Kantone, die auch nach der Jahrtausendwende nicht in der Lage sein werden, genügend eigene Verbrennungskapazität zur Verfügung zu stellen. Hier eröffnen sich zur Auslastung der KVA und zur Reduktion der Verbrennungskosten pro Tonne neue Möglichkeiten für die zürcherischen Kehrreichtverbrennungsanlagen.

Die Wirtschaftlichkeit und auch die Effizienz der Verbrennungsanlagen wurden für die KVA Horgen 1995 durch die Firma Management Praxis, St. Gallen, und für die Anlagen der Stadt Zürich im gleichen Jahr durch die Firma Helbling Management Consulting, Zürich, abgeklärt. Für die Anlage in Dietikon hat die Betriebskommission am 16. November 1995 beschlossen, 1996 eine analoge Studie ausarbeiten zu lassen. In Hinwil sind die betriebswirtschaftlichen Entscheide mit der Stilllegung einer Ofenlinie und dem Verzicht auf Kehrreichtimporte im Frühjahr 1996 durch die Delegiertenversammlung bereits gefällt worden. Die Anlage Winterthur ist voll ausgelastet.

Aufgrund der geltenden gesetzlichen Grundlagen sowie der obenerwähnten, bereits vollzogenen bzw. eingeleiteten Massnahmen beantragt der Regierungsrat dem Kantonsrat, die Motion nicht zu überweisen.

Ueli Betschart (SVP, Nürensdorf): Die Verbrennungspreise pro Tonne Kehrreicht sind seit 1986 bis heute von 50 Franken auf zirka 300 Franken angestiegen, das ist immerhin ein Anstieg von 600 Prozent. Der Regierungsrat geht in seiner Antwort kaum auf diesen alarmierenden, ja katastrophalen Umstand ein und ist nicht bereit, die vorgeschlagenen Lösungsansätze mit der klaren Zielsetzung, eine deutliche Reduktion der Verbrennungspreise zu erreichen, zu prüfen. Das Problem bei der Abfallverbrennung ist sicher vielschichtig. Vom Bund wurden einerseits im Zusammenhang mit der Luftreinhalteverordnung Auflagen bezüglich Abgasreinigung gemacht, die zu sehr hohen Investitionen führten. Zudem ist die Abfallmenge nach der Einführung der Sackgebühr nicht im geplanten Ausmass verlaufen, sie hat sich reduziert. Das Hauptproblem aus meiner Sicht ist es aber, dass wir es mit einer Planwirtschaft zu tun haben, die ihresgleichen sucht. Nicht der Wettbewerb bestimmt, wo, und damit zu welchen Preisen der Abfall verbrannt wird. Die Einzugsgebiete wurden geplant und festgelegt, und die Gemeinden haben gefälligst ihren Abfall dort abzuliefern, wo es der Kanton befiehlt und nicht dort, wo es am billigsten ist. Dabei existieren sechs Verbrennungsanlagen, die wunderbar in einem Wettbewerb gegeneinander ausgespielt werden könnten. Dieser Wettbewerb hätte mit Sicherheit zur Folge, dass einerseits die unrentablen, in der Regel auch die kleinen Verbrennungsanlagen, geschlossen und andererseits die Preise auf ein vernünftiges Mass reduziert würden.

Weshalb nicht, Herr Regierungsrat, unsere Lösungsansätze in diesem Sinne überprüfen? Ich garantiere Ihnen, dass Sie damit Erfolg haben und

damit im Sinne von «wif!» ein Projekt haben, bei dem es tatsächlich etwas bewirken kann.

In der Antwort des Regierungsrates wird aufgelistet, was alles gemacht wurde, und man könnte fast meinen, es sei gar kein Problem mehr, oder es sei alles schon gelöst. Die zu hohen Preise pro Tonne Abfall zeigen aber deutlich, dass hier immer noch ein Handlungsbedarf besteht. Bewusst haben wir uns bei den Lösungsansätzen nicht einfach auf einen konzentriert, sondern nur gebeten, den bestmöglichen, politisch vertretbaren Ansatz zu wählen, damit endlich eine Lösung gefunden wird. Es geht uns nicht darum, wie das Problem gelöst, sondern nur darum, dass das Problem als solches anerkannt und mit der nötigen Priorität auch angegangen wird.

Ob man jetzt die Verbrennungsanlagen privatisiert oder mit anderen Massnahmen einen Wettbewerb herbeiführt für diese sechs Verbrennungsanlagen, ist nicht von Bedeutung. Die Hauptsache ist, dass eine Konkurrenz zwischen den einzelnen Anlagen aufgebaut wird, und dann purzeln die Preise, das verspreche ich Ihnen. Ob nun Verbrennungsanlagen geschlossen werden, oder aber mit entsprechend tiefen Herstellkosten eine Auslastung erreicht wird durch Kehrreichtimport aus anderen Kantonen oder aus dem Ausland, spielt auch keine Rolle. Die Preise werden so oder so reduziert.

Sicher handeln wir uns mit diesem Vorgehen auch Nachteile ein, indem die Transportwege nicht mehr die kürzesten sind. Da die Transportkosten aber einen massgeblichen Faktor bilden für die Gesamtkosten, werden sich bei einem solchen marktwirtschaftlichen Ansatz Transportwege einpendeln, die nur unwesentlich länger sind als die heutigen.

Im Oktober 1994 hat der Regierungsrat beschlossen, dass in Zusammenarbeit zwischen der Baudirektion und der Direktion des Innern ein einheitliches Rechnungsmodell für Kehrreichtverbrennungsanlagen ausgearbeitet werden soll. Mit einem solchen Modell und den entsprechenden Kenntnissen kann ebenfalls Druck auf nicht effizient arbeitende Anlagen gemacht werden.

Ich frage den Regierungsrat, wurde dieses Rechnungsmodell jetzt erstellt, und hat man damit bereits erste Erfahrungen? Ende April dieses Jahres konnte man aus der Presse weiter entnehmen, dass auf Anregung des Kantonalen Amtes für Gewässerschutz und Wasserbau die Schaffung eines Kehrreichtverbundes im Kanton Zürich im Gang ist. Dessen Bestrebung ist es, die Stellung der zürcherischen Verbrennungsanlagen auf dem Abfallmarkt zu stärken. Die Aufgabe dieser noch zu gründenden

Körperschaft soll eben die Akquisition von ausserkantonalem Kehricht sein. Dieses Vorgehen begrüsse ich sehr, zumal dies dem Punkt 4 unserer Motion entspricht. Da man damit mindestens einen Vorschlag bereits aufgenommen hat, frage ich mich, weshalb der Regierungsrat nicht bereit ist, unser Anliegen in der Form einer Motion entgegenzunehmen. Um aber trotzdem etwas in dieser Richtung zu bewirken, sind wir bereit, die Motion in ein Postulat umzuwandeln.

Ich bitte Sie nun, das Postulat zu überweisen und damit den Regierungsrat zu beauftragen, hier seine Führung wahrzunehmen und zu handeln.

Die SVP wird das Postulat unterstützen.

Marie-Therese Büsser-Beer (Grüne, Rüti): Das Postulat fordert eine Senkung der Verbrennungspreise auf ein sogenannt vernünftiges Mass, und wenn ich hier den Text lese, wird vernünftig mit billig gleichgesetzt. Ich bin der Meinung – und mit mir meine Fraktion –, dass die Preise gerechtfertigt sein sollten, das heisst, es soll darin keinen Platz haben für Ineffizienz und übertriebenen Luxus. Die Preise, über die wir jetzt diskutieren, sind seit der Inkraftsetzung des neuen Abfallgesetzes gestiegen. Dies hat seine Gründe. Als erster ist zu nennen, der Wegfall der Subventionen aus allgemeinen Steuermitteln, und zweitens wird nun das Verursacherprinzip durchgezogen. Der Wegfall der Subventionen zeigt ganz deutlich, dass die effektiven Kosten höher sind, als was wir vorher bezahlt haben. Verbrennen statt vermeiden hat seinen Preis. Zudem bezahlen wir ja auch heute nur die direkten Kosten, die indirekten Umweltkosten sind noch nicht darin miteingerechnet. Ich erinnere an Belastung von Luft, Boden und Gesundheit; diese werden weiterhin von der Allgemeinheit getragen oder auf spätere Generationen verschoben. Erst wenn auch diese Kosten berücksichtigt sind, haben wir gerechte Preise und diese Preise, das ist ganz klar, die sind nicht tief.

Ich möchte noch einige Bemerkungen machen zu den vorgeschlagenen Lösungsansätzen: Es wird hier von Schliessungen gesprochen, ich denke, das ist prüfenswert. Tatsächlich wissen wir, dass Überkapazitäten existieren, und es ist ja auch bereits zu Schliessungen gekommen.

Zur Privatisierung: Dieses Anliegen wurde bereits überwiesen und die Grünen waren damals mit der Prüfung einverstanden. Wir haben dieses Postulat, ebenfalls aus der SVP von Hans Rutschmann, am 11. September 1995 überwiesen. Am 20. Mai 1996 wurde dann der Vorstoss eingereicht, über den wir jetzt sprechen. Ich frage mich schon, Herr Betschart, wo bleibt da die Koordination und die Effizienz, die Sie von anderen

fordern? Innerhalb der SVP scheint es da auch noch nicht zum Besten zu stehen. Durch die Privatisierung wird keine drastische Senkung der Kosten zu erwarten sein, denn Umweltauflagen, Arbeitnehmerschutz und Arbeitsbedingungen müssen weiterhin auf dem Stand garantiert sein, wie er heute ist. Der Wettbewerb spielt heute nur für Siedlungsabfälle nicht, das ist auch gut so. Es werden dadurch unsinnige Transporte vermieden. Bei der Wirtschaft ist es so, dass diese frei ist, wo sie ihre Abfälle entsorgen will. Hier machen wir die Beobachtung, dass vieles ausserkantonale in Anlagen entsorgt wird, die technisch nicht so gut ausgerüstet sind wie die zürcherischen und in Anlagen, die durch allgemeine Steuermitteln subventioniert werden. Deshalb sind diese Preise niedriger.

Zur Akquirierung von Fremdkehricht: Ich denke, das ist in Einzelfällen sicher sinnvoll, aber dann soll dieser Kehricht nur mit der Bahn transportiert werden. Ganz wichtig finde ich, dass man keine Zweckverbände zwingen soll, Fremdkehricht anzunehmen, wenn sie sich dagegen aussprechen. Ich erinnere an die KEZO, die sich dagegen ausgesprochen hatte.

Es wird auch eine Überprüfung durch Beraterfirmen angeregt. Dies ist offenbar den Betreibern der Verbrennungsanlagen selber in den Sinn gekommen, die Erkenntnisse werden bereits umgesetzt.

Sie sehen also, vom populistischen Vorstoss bleibt nicht mehr viel übrig, die Anregungen sind – soweit sinnvoll – bereits umgesetzt worden oder in Prüfung. Als Folge davon konnten einige Zweckverbände ihre Preise in letzter Zeit auch senken. Ich bin der Meinung, die Verbrennungspreise sind auf einer gerechtfertigten Höhe und damit vernünftig.

Das Postulat ist überflüssig, die Grünen werden es nicht unterstützen.

Esther Arnet (SP, Dietikon): In der Begründung schreiben die Postulanten, die Kapazitätsformel der KVA's sei überholt. Ich darf hier anfügen, dieser Vorstoss ist es wohl auch. Wenn auch das Ziel der Motion auf den ersten Blick einleuchtet, verblasst deren Licht bei genauerer Betrachtung der Begründungen recht schnell. Da will man Verbrennungsanlagen schliessen; aber woran leiden denn unsere Anlagen effektiv? An den hohen Kapitalfolgekosten, und dies vor allem in den ersten Jahren nach der Investition, nämlich jetzt. Diese Investitionen sind aber bereits getätigt. Wer soll denn deren Abschreibung finanzieren, wenn die Anlagen geschlossen werden? Eine oder mehrere Anlagen zu schliessen, ist eine Gedankenspielerei mit falschen Spielregeln. Dass heute grundsätzlich keine zusätzlichen Kapazitäten mehr geschaffen werden, ist wohl allen klar, dies zeigen auch Beispiele von Ofenlinien, die nicht mehr erneuert werden.

Im weiteren will das Postulat die Privatisierung von Verbrennungsanlagen, dieses Credo hört man vielerorts. Die Privatisierung wird anscheinend als Universalheilmittel betrachtet, doch nützt es mit Sicherheit in diesem Falle nichts, denn erstens fallen die Rahmenbedingungen der LRV nicht weg, und zweitens ändert sie nichts an den gesamtschweizerischen Unterschieden im Ausbaulevel der Rauchgasreinigungen. Doch eigentlich sagt der Regierungsrat in seiner Stellungnahme genügend zu diesem Thema; eine Privatisierung ist grundsätzlich jederzeit möglich. Anscheinend kennen aber potentielle Investoren die Rahmenbedingungen sehr genau und strömen daher nicht in Scharen, um sich eine KVA zu erstehen.

Der Vorschlagskatalog geht weiter mit dem Hausmittel «Wettbewerb». Wettbewerb setzt voraus, dass alle mit den gleichen Losen spielen. Solange aber das Niveau der Rauchgasreinigungen so unterschiedlich ist, kann kein fairer Wettbewerb stattfinden. Hier wäre vielmehr die Forderung anzubringen, sich für einen gesamtschweizerischen Niveaueausgleich einzusetzen. Meine Wohngemeinde Dietikon ist Standortgemeinde einer der sechs KVA's, und sie gehört zu den teuren. Klar, dass alle in das nahegelegene, günstige Turgi abwandern würden, wenn sie das so einfach könnten. Und dann stünde unsere Anlage und der Zweckverband, der sie betreibt, mit leeren Öfen da; die Fixkosten, vor allem die Kapitalfolgekosten aber, müssten bezahlt werden, das geschieht bei uns über den Tonnenpreis. Weniger Tonnen – höherer Preis, so dreht sich in diesem Beispiel die Spirale und bald kommt niemand mehr nach Dietikon. Und wer, Herr Betschart, wer bezahlt dann die Kosten? Natürlich

die Gemeinden. Und wer freut sich über Ihren Vorschlag? Natürlich Turgi, im Kanton Aargau.

Wie eingangs erwähnt, erachte ich diese Motion oder auch das Postulat als überholt, denn die weiteren Vorschläge, wie Verträge mit anderen Kantonen und die Wirtschaftlichkeitsprüfung durch externe Beratungsfirmen sind ja bereits erfüllt. Ich sähe deshalb gerne, wenn das Postulat zurückgezogen würde. Andernfalls wird die SP-Fraktion es nicht unterstützen.

Gustav Kessler (CVP, Dürnten). Ich möchte nicht Sachen wiederholen, die schon gesagt sind. Nur noch ein paar wenige Bemerkungen: Ich bin der Auffassung, dass sich die Kehrichtverbrennungsanlagen in aller Regel bemühen, den Auftrag, den sie von den Zweckverbänden erhalten, gut und kostengünstig auszuführen. Wir dürfen nicht vergessen, dass durch die technischen Voraussetzungen, das heisst die Luftreinhaltungen, Normen gesetzt sind, die auf jeden Fall jetzt erfüllt werden müssen. Die Entsorgung von Haushaltabfällen, so denke ich, muss in jedem Fall in geregelten Bahnen stattfinden. Ich erachte dies als eine Grundentsorgung für alle Haushalte dieses Kantons. Es ist einerseits eine Bringschuld, das heisst, der Kehricht der eingezogenen Gemeinden muss den KVA's gebracht werden. Auf der anderen Seite müssen die Kapazitäten jederzeit vorhanden sein, um jeglichen Haushaltabfall entgegenzunehmen.

Ich bin grundsätzlich der Auffassung, dass die Zweckverbände in Eigenverantwortung die Organisation zu übernehmen haben, ganz im Sinne, dass die Verantwortung nach unten delegiert werden soll, und der Kanton nur die Rahmenbedingungen festsetzen soll. Es sind also die Zweckverbände, die die Organisation der KVA's regeln müssen. Dazu gibt es Delegiertenversammlungen aus den Gemeinden, die abstimmen, was sie wollen oder was sie nicht wollen, ob sie Kehricht aus anderen Regionen, anderen Kantonen oder sogar aus dem Ausland wollen oder nicht. Das ist ein politisches Gremium.

Ich bin der Meinung, dass das Postulat nicht überwiesen werden sollte, und ich bitte Sie, dies auch zu tun.

Isidor Markus Stirnimann (FDP, Wädenswil): Als 1978 die ganze Sache zur Planung kam, und zwar grundlegend zur Planung, ging man davon aus, dass pro Jahr die Kehrichtmenge um mindestens 10 Prozent zunehmen werde. Zum grossen Glück hat sich dann Mitte der 80er-Jahre her-

ausgestellt, dass sich die Kehrichtmenge nicht nur ausnivelliert hat, sondern bis zu 25 Prozent zurückgegangen ist.

Ich verzichte darauf, alle Argumente zu wiederholen, die für die Überweisung des Postulates wieder zu erwähnen wären. Gestatten Sie mir aber doch einen Hinweis: Wenn wir sechs Werke betreiben, die mit einer Überkapazität von 20 Prozent fahren, dann ist unschwer auszurechnen, dass wir mindestens ein Werk eigentlich problemlos schliessen könnten.

Ein weiterer Gedanke zu diesem Geschäft: Immer mehr nehmen wir dem Bürger direkt Geld aus der Tasche, ich denke da zum Beispiel an die Kehrichtsackgebühr, ohne gleichzeitig mit den Steuern runterzufahren. Das kann man in verschiedenen Bereichen problemlos nachvollziehen.

Ich bin überzeugt, dass wir in diesem Thema ganz sicher einen Handlungsbedarf haben; die FDP wird deshalb das Postulat überweisen. Bitte unterstützen Sie diesen Vorschlag.

Rudolf Aeschbacher (EVP, Zürich): Privatisierung und Wettbewerb sind die Worte, die hinter diesem Postulat stecken. Allein der Preis ist wohl nur eine einäugige Optik, mit der man wohl nicht sehr weit kommt. Es ist angeführt worden, die Zweckverbände, die hinter diesen Anlagen stehen, seien ja direkt abgestützt auf die betroffenen Gemeinden. Diese betroffenen Gemeinden sind in allererster Linie jene, die interessiert sind an günstigen Preisen. Der Druck auf die Preise, der Druck auf die Wirtschaftlichkeit besteht auch aus dieser Richtung bereits heute.

Schliessen von Anlagen ist wohl eine Lösung, die direkt ins Auge springt, aber angesichts der investierten Mittel eben doch auch ihre Haken hat. Richtig und wichtig und zu unterstreichen ist die Aussage, dass der Wegfall der Subventionen, aber auch die zusätzlichen Ansprüche bezüglich Umweltverträglichkeit der Verbrennungsanlagen zu diesen gestiegenen Kosten geführt haben. Es sind heute wahrscheinlich gerechtfertigte, wohl aber noch kaum wahre Preise. Die wahren Preise für das, was wir an Entsorgung tatsächlich bezahlen müssten, kämen dann zustande, wenn jene Kosten, die heute immer noch in die Umwelt ausgelagert werden, auch internalisiert und den Verursachern in Rechnung gestellt würden.

Ein Wettbewerb, wie er den Motionären vorschwebt, würde ohne Zweifel zu einer Vervielfachung der Transporte führen. Grössere Strecken würden gefahren, grössere Tonnagen würden hin- und hergekartt; darunter würde bestimmt wieder die Umwelt leiden. Wir haben gerade im Geschäft vorher gehört, dass eben auch die Transportmenge ein ent-

scheidender Faktor für die Lärmentwicklung auf unseren Strassen darstellt.

Alles in allem: Wir halten von diesem Vorstoss nichts und sind der Meinung, dass die Argumente der Regierung und die Argumente, die jetzt meine Vorrednerinnen und Vorredner angeführt haben ganz klar dafür sprechen, dass der Vorstoss nicht überwiesen werden sollte. Die EVP wird ihn ablehnen.

Regierungsrat Hans Hofmann: Kantonsrat Betschart verlangt mit seiner Motion, oder jetzt mit seinem Postulat, gesetzliche Grundlagen, damit die Verbrennungskosten in den Kehrichtverbrennungsanlagen gesenkt werden können. Der Regierungsrat lehnt diesen Vorstoss auch in der Form eines Postulates ab, nicht weil er materiell gegen diesen Vorstoss ist – es kann ja niemand etwas dagegen haben, diese Verbrennungskosten zu senken und in den Verbrennungsanlagen effiziente Arbeit zu leisten – , sondern weil es dazu keine gesetzlichen Grundlagen braucht

Soweit gesetzliche Grundlagen nötig sind, ich denke an eine Privatisierung der Kehrichtverbrennungsanlagen, wurde ja bereits ein Vorstoss Schibli/Rutschmann vom Regierungsrat entgegengenommen und vom Kantonsrat nach gehabter Diskussion überwiesen. An diesem Vorstoss arbeiten wir; er zielt in die genau gleiche Richtung. In dieser Hinsicht ist dieser Vorstoss eine Doppelspurigkeit. Übrigens sind heute die Preise in den Kehrichtverbrennungsanlagen am Sinken, dank besserer Auslastung. Hier arbeiten wir in diesem Sinne weiter.

Wir haben heute in den Kehrichtverbrennungsanlagen des Kantons Zürich eine Überkapazität von 130'000 Tonnen, die nicht genutzt ist; das ist sehr viel. Ich möchte Sie im gleichen Atemzug daran erinnern, dass wir vor acht Jahren, also 1989, einen Kehrichtnotstand hatten im Kanton Zürich. Wir waren nicht in der Lage, den Hauskehricht zu verbrennen, wir mussten Hauskehricht zwischenlagern. Der Regierungsrat hat dann das Abfallkonzept erarbeitet, als Vorläufer des heutigen Abfallgesetzes. Dieses Abfallkonzept hat zwei Strategien verfolgt, Sie kennen sie: Auf der einen Seite, die Verbrennungskapazitäten erhöhen, das war unbestritten, diesen Erweiterungen wurde auch in Volksabstimmungen zugestimmt. Auf der anderen Seite die neue Strategie mit dem Kehrichtvermindern, -verwerten und -verringern, das hat natürlich gut gegriffen. Man muss sagen, das Abfallbewusstsein in der Bevölkerung ist heute sehr gut. Es wird getrennt und gesammelt, es wird darauf geachtet, kei-

nen Kehricht zu produzieren, auch die Wirtschaft hat reagiert. Das hat dazu geführt, dass wir heute diese Überkapazitäten haben.

1994 hat der Regierungsrat auf Wunsch und auf Drängen der Zweckverbände und der Gemeinden die Regionen für den Hauskehricht, also für die Haushaltabfälle, verbindlich festgelegt und die Gemeinden auf die Verbrennungsanlagen zugewiesen. Obwohl weitere Anliegen vor dem Regierungsrat lagen, die verlangten, auch den übrigen Kehricht zuzuweisen, Bauabfälle und die Abfälle aus der Wirtschaft, hat dies der Regierungsrat immer verweigert. Hier spielt der freie Markt. Wenn wir auch beim Hauskehricht quasi den freien Markt spielen lassen, kann keine Region mehr eine Abfallplanung machen. Weil man den Hauskehricht nicht einmal einigermaßen abschätzen kann; haben wir ihn festgelegt.

Wie es nun weitergeht: Wir prüfen den Vorstoss Schibli/Rutschmann mit einer Privatisierung. Ob es dann ohne Regionen geht oder wie das gemacht werden soll, da sind wir daran, wir haben ja diesen Vorstoss entgegengenommen.

Ab dem Jahr 2000 dürfen in der Schweiz keine Haushaltabfälle mehr in Deponien gelagert werden. Sie wissen, viele Kantone erhalten dann ein Problem. Zwei Kantone, die immer wieder Schlagzeilen gemacht haben, weil ihre Kehrichtverbrennungsanlagen vom Volk abgelehnt wurden, sind die Kantone Graubünden und Tessin. Wir haben ein Konsortium gegründet. Im April hat eine Sitzung mit allen Präsidenten der Zweckverbände und mit den zuständigen Stadträten der Städte Zürich und Winterthur stattgefunden.

Der Kanton Graubünden hat 50'000 Tonnen Kehricht, die er ab dem Jahr 2000 nicht mehr deponieren kann. Es ist kein Ofen im Kanton Zürich in der Lage, diesen Kehricht vollständig zu übernehmen, also muss hier koordiniert werden, und wir müssen uns zusammenschliessen. Die Zweckverbände und die Stadträte Zürich und Winterthur haben die Baudirektion ermächtigt, hier die Koordination vorzunehmen und auch die Führung in diesen Verhandlungen zu übernehmen. Wir sind zur Zeit am Verhandeln mit dem Kanton Graubünden über diese 50'000 Tonnen und mit dem Kanton Tessin für dessen Abfall, welchen wir dann auf die Kehrichtanlagen im Kanton Zürich verteilen werden. Selbstverständlich erfolgt der Antransport dieses Kehrichts mit der Bahn.

Sie sehen, wir arbeiten in der Richtung dieses Postulates, wir sind bestrebt, die Wirtschaftlichkeit der Kehrichtverbrennungsanlagen zu verbessern. In diesem Sinne braucht es dieses Postulat nicht mehr; ich bitte Sie, es nicht zu überweisen.

Ratspräsident Roland Brunner: Herr Betschart hat seine Motion in ein Postulat umgewandelt, die Regierung ist nicht bereit, dieses Postulat entgegenzunehmen. Der Rat hat zu entscheiden.

Schlussabstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 78 : 74 Stimmen, das Postulat nicht zu überweisen.

Das Geschäft ist erledigt.

6. Vorfinanzierung des Uetlibergtunnels

Postulat Vilmar Krähenbühl (SVP, Zürich), Thomas Dähler (FDP, Zürich) und Hans-Peter Portmann (CVP, Zürich) vom 20. Mai 1996 (schriftlich begründet). Entgegennahme, Diskussion, Fortsetzung
KR-Nr. 148/1996

7. Realisierungsprogramm flankierender Massnahmen zum Schutz der betroffenen Bevölkerung vor Emissionen und Mehrverkehr im Zusammenhang mit der Ausführung des Uetliberg-Autobahntunnels

Interpellation Peter Stirnemann (SP, Zürich), Dr. Rudolf Aeschbacher (EVP, Zürich) und Hans-Peter Portmann (CVP, Zürich) vom 7. Oktober 1996 (schriftlich begründet), Fortsetzung der Diskussion
KR-Nr. 289/1996, RRB-Nr. 3359/27.11.1996

Ratspräsident Roland Brunner: Wir haben seinerzeit am 24. Februar beschlossen, die heutigen Traktanden 6 und 7 ebenfalls zusammen zu diskutieren. Sie sind damit einverstanden, dass wir das auch heute so handhaben.

Peter Stirnemann (SP, Zürich): Recht haben und das Richtige tun, sind oft zwei Paar Stiefel. Gerade im Verkehrsbereich scheint sich dies immer wieder zu bestätigen. Der Uetlibergtunnel ist beredtes Beispiel hierfür. Einerseits soll dieses Strassenbauwerk unverzüglich verwirklicht werden, um so, das ist die Hoffnung, den jetzt vorhandenen Durchgangsverkehrsfluss auszutrocknen. Es ist eine Imagination, man könne durch Nichtstun einfach die Sache versiegen lassen. Auf der anderen Seite die abstrakt technokratische Vorstellung, durch das neue Umfahrbauwerk würden die umzuleitenden Verkehrsflüsse so beschleunigt und erleichtert, dass sich in der Stadt Zürich automatisch spürbare Verkehrsentlastungen einstellen würden. Recht haben wahrscheinlich beide Annahmen zu einem gewissen Teil. Gut gemeint sind die Vorstellungen allemal.

Zur konkreten Situation: Der Uetlibergtunnel ist auf Bundesebene abgesegnet, er kann gebaut werden. Wir geben Vilmar Krähenbühl recht, es geht heute nicht mehr um die Frage, ja oder nein. Wir von der SP-Fraktion meinen, dies soll in absehbarer Zeit geschehen. Das vorliegende Projekt ist um einiges besser, als das ursprüngliche, generelle Projekt. Die Einzelinitiative Jost, Einsprachen des Stadtrates und Umweltverträglichkeitsprüfungen haben da gewirkt. Die Stadt Zürich muss nun vom Durchgangsverkehr entlastet werden. Dies geht aber nur, wenn verkehrslenkende Massnahmen von Anfang an ausgeführt werden, Massnahmen, die den Durchgangsverkehr effizient umleiten. Es geht darum, die Stadtquartiere Sihlfeld, Alt-Wiedikon, Werd-Sihlhözli mit ihrem zum Teil sehr attraktiven, wertvollen Altbauwohnungsbestand, aber auch Altstetten-Grünau und Wipkingen endlich wieder zu Wohnquartieren ohne Durchgangsverkehr werden zu lassen. Diese Quartiere haben zu lange während der jahrelangen Diskussionen gelitten.

Im Stadtforum unter dem Patronat von Stadtpräsident Josef Estermann ist denn auch ganz klar für die Auslagerung des Durchgangsverkehrs votiert worden. Automatisch allerdings geht das mit dem Uetlibergtunnel nicht, daher die Interpellation, die eine klare, programmatische Antwort von der Regierung will. Die notwendigen Massnahmen sind schon jetzt evident. Im Gegensatz zum Kollegen Krähenbühl müssen wir aber fest-

stellen, dass die Antwort nicht klar und präzise, und vor allem nicht greifbar genug ist.

Scheinbar unverändert ist die Haltung, wie damals in der Antwort auf die Anfrage Genner/Petri, dass noch keine detaillierten Angaben gemacht werden können. Dem ist zu widersprechen; was getan werden muss, lässt sich aus den heute schon vorhandenen Verkehrsmodellrechnungen ableiten, es braucht keine neuen Rechnungen mehr dazu. Die Fragen der Interpellation zeigen dies auch auf.

1. Es ist festzustellen, dass ein Massnahmenkatalog möglich ist; man kann schon aufzeigen, was getan werden muss.

2. Eine Geschwindigkeitsreduktion auf 60 auf der Sihlhochstrasse ist zu überprüfen, das ist löblich; die Regierung will dies auch tun. Es ist ausserdem zu untersuchen, ob 60 überhaupt ausreicht, die prognostizierten Zunahmen zu dämpfen. Ich verweise hier auf den Bericht, den wir heute früh diskutiert haben im Zusammenhang mit den Lärmschutzmassnahmen.

3. Der Verkehrsdruck vom Uetlibergtunnel auf die Quartiere Friesenberg, Brunau, Giesshübel muss abgewendet werden. Der Regierungsrat kann da nicht argumentieren, dass der quartierinterne Verkehr durch städtebauliche Umstrukturierungen entlastet würde. Die Entlastungen dürfen auch nicht wieder von aussen aufgefüllt werden.

4. und 5. Der Rückbau der Sihlfeld- und Weststrasse in den Kreisen 4 und 5 ist gut. Damit sie zu Quartier- und Wohnstrassen werden, müssen sie wohl auf Tempo 30 umgerüstet und zurückgestuft werden.

6. Wenn der Regierungsrat auf der Waldegg, Birmensdorferstrasse, Minderverkehr erwartet, kann er jetzt schon verbindlich eine Redimensionierung dieser Durchgangsstrasse zusagen und durchgehende Busspuren einrichten.

7. Die Einfallsachse A1 – das ist die Nationalstrasse von Westen – muss schon beim Limmattaler-Kreuz auf zwei Spuren verengt und mit einer Geschwindigkeit von 80 belegt werden, nicht erst in der Grünau, sonst saust der Durchgangsverkehr wie gewohnt geradeaus Richtung Stadt, anstatt auf die Umfahrung Uetliberg überzulenken. Noch schlimmer: Die überdimensionierte A1 wird wieder vom Verkehr aus dem Gubristtunnel belegt werden. Es geht ja dann einfacher, wenn 20 Prozent weniger zirkulieren. Die Rosengartenstrasse wird die Folgen wieder zu spüren haben.

8. Die Rosengartenstrasse muss verengt werden, sonst zirkuliert auch der Durchgangsverkehr Ostschweiz–Chur weiterhin dort, statt auf der neuen Nordwestumfahrung.

Zu guter Letzt zur Vorfinanzierung: Grundsätzlich würde die Regierung wohl auch flankierende Massnahmen miteinbeziehen wollen, dies ist positiv, daher auch kein Widerstand zum Postulat Vilmar Krähenbühl. Aber, ein verbindliches Programm fehlt nach wie vor. Wir können darum nicht beurteilen, wie umfassend diese Vorfinanzierung sein wird, daher können wir dem Postulat nicht zustimmen. Hinzu kommt, dass die Vorfinanzierung des Islisbergtunnels nicht gesichert ist. Wenn Vorfinanzierung, müssten beide, Uetliberg- und Islisbergtunnel im Knonaueramt, ein Paket bilden. Wir teilen die Skepsis im Knonaueramt, dass der Islisbergtunnel vielleicht unterbleiben könnte und so die Baustellenzufahrt Hedingen schliesslich zur A4 werden könnte. Das ist wirklich nicht zulässig.

Man kann zum Postulat auch sagen, dass es überholt ist. Der Regierungsrat hat ja den Antrag auf Vorfinanzierung bereits bestellt, er ist also beim Bund. Was soll denn dieses Postulat überhaupt noch? Eigentlich könnte es zurückgezogen und ein anderes eingereicht werden, das den Islisberg auch in die Vorfinanzierung miteinbezieht.

Heidi Müller (Grüne, Schlieren): Am 24. Februar haben wir des langen und breiten über die Strassenfinanzierung Ping-Pong gespielt. Das Spiel kann heute von vorne beginnen. Ich werde mich zum Postulat Krähenbühl äussern: Das vorliegende Postulat zeugt nicht gerade von finanzpolitischem Verstand und enthält obendrein ein Quentchen Schlitzohrigkeit. Es ist mir unverständlich, dass die Regierung da mitmacht, denn wenn wir den Uetlibergtunnel mit einem Darlehen finanzieren, provozieren wir, dass letztendlich der Bau aus allgemeinen, kantonalen Steuermitteln erbracht werden muss. Die Postulanten wollen den Uetlibergtunnel auf Pump bauen. Wir dürfen diese Massnahme nicht gleichsetzen wie etwa mit der Investitionsspritze des Bundes, die die vorgesehenen Investitionen der Kantone und Gemeinden finanzieren helfen und damit einen positiven Schub auf die Wirtschaft auslösen soll. Bei den Bundessubventionen werden Investitionen ausgelöst, die aus allgemeinen Steuermitteln erbracht werden. Beim Uetlibergtunnel handelt es sich hingegen um eine Investition, die aus dem bereits hochverschuldeten Strassenfonds finanziert werden soll, und so soll es auch bleiben.

Wenn wir also für den Bau des Uetlibergtunnels, dessen kantonaler Anteil mehrere hundert Millionen ausmacht, ein Darlehen aufnehmen, dann kann mit hundertprozentiger Garantie gesagt werden, dass die Rückzahlung nie und nimmer aus dem Strassenfonds getätigt werden kann. Bereits viermal hat das Bürgervolk Nein zur Erhöhung der Strassenabgaben gesagt. Wenn der Tunnel mit Hilfe des Bundesvorschusses bereits gebaut ist, werden die Zürcher und Zürcherinnen einer weiteren Verkehrsabgabenerhöhung garantiert nicht zustimmen, damit der Strassenfonds bei der Rückzahlung des Darlehens aufgefüllt werden kann. Die Stimmbürgerinnen und Stimmbürger werden lediglich ein schadenfreudiges «April, April» in die Urne legen. Somit bleibt dem Kanton nichts anderes übrig, als den hochverschuldeten Strassenfonds mit allgemeinen Staatsmitteln aus dem Dreck zu ziehen. Der Staat wird noch mehr ausgepowert. Dieser finanzpolitische Sündenfall ist voraussehbar. Ich verstehe Herrn Hofmann wirklich nicht, dass er mit der Befürwortung des Bundesdarlehens einen Wortbruch in Kauf nimmt, denn er hat bei der Abstimmung über die Zusatzabgabe deutlich gesagt, dass ohne Mittel im Strassenfonds keine neuen Strassen gebaut werden. Mit dem Bundesdarlehen wird dies aber so sicher wie das Amen in der Kirche geschehen.

Ein Letztes: Die Postulanten führen den Schutz der Quartiere ins Feld. Da kommen einem wieder einmal die berühmten Tränen! Warum verlangen sie denn den Bau des Uetlibergtunnels mit klarem Wissen, dass es gerade die neuen Strassen sind, die mehr Verkehr auch für die Quartiere bringen? Falls der Uetlibergtunnel mit einem Bundesdarlehen vorfinanziert wird, legen wir die Stimmbürgerinnen und Stimmbürger herein, dass muss uns allen klar sein.

Das Postulat ist folglich abzulehnen.

Reto Cavegn (FDP, Oberengstringen): Der Regierungsrat hat aus der Abstimmungsniederlage zur Sonderabgabe die richtigen Konsequenzen gezogen. Mit dem Gesuch um die Vorfinanzierung des Uetliberg- und Islisbergtunnels trägt er den Hauptargumenten der Abstimmung Rechnung, das hiess, in Bern habe es genug Geld, welches von den Strassenbenützern aufgebracht worden ist.

Aus diesem Grund, im Sinne einer Unterstützung aus dem Rat, unterstützt die FDP das vorliegende Postulat. Eigentlich müsste in diesem Haus Einigkeit darüber herrschen, dass die Vorfinanzierung eine sinnvolle Sache ist und kein Taschenspielertrick. Frau Petri, Sie haben im

damaligen Abstimmungskampf in einem im Limmattaler Tagblatt publizierten Streitgespräch gesagt: «Unserer Überzeugung nach sollte dort das Geld geholt werden, wo es Geld hat, nämlich in Bern.» Als es darum ging, zu verhindern, dass wir unsere Strassenfinanzierungsprobleme selber lösen, haben Sie dem Souverän vorgegaukelt, das Geld liege in Bern bereit. Wenn jetzt der Regierungsrat dieses Geld für die sinnvolle und schnelle Realisierung der bewilligten Projekte nutzen will, wollen Sie nichts mehr davon wissen. Deutlicher kann man nicht zeigen, dass es einzig und allein darum geht, den Bau der fehlenden Abschnitte im zürcherischen Nationalstrassennetz zu verhindern.

Ein Blick in das Strassenbauprogramm 1997 bis 1999 zeigt, dass vieles Stückwerk bleibt, wenn die beiden Tunnels nicht zur gleichen Zeit realisiert werden können, dies ganz klar zulasten der Stadt Zürich und zulasten von Birmensdorf und den Dörfern im Säuliamt.

Sogar die Stadt Zürich, die den projektierten Uetlibergtunnel lange bekämpft hat, unterstützt nun die schnelle Realisierung, nicht zuletzt auch wegen der Allmend, die ohne die Vorfinanzierung während fast zwei Jahrzehnten eine Baustelle bleiben wird. Doch die Vorfinanzierung dient nicht nur der Projektfertigstellung, sie wird auch für den Lärmschutz und für die zukünftigen flankierenden Massnahmen benötigt werden. Die Vorfinanzierung bedeutet auch Rückenwind für die Volkswirtschaft, das dürfte allen klar sein, die Volkswirtschaft braucht diesen Rückenwind dringend. Frau Petri, der Regierungsrat muss nicht ins Spielcasino, wie Sie das letztes Mal gesagt haben, sondern er soll den Weg konsequent weiterverfolgen. Die FDP wird ihn dabei unterstützen.

Noch ein kurzes Wort zur Interpellation: Die Regierung ist nicht nur bereit, sondern sie hat auch den Tatbeweis bereits angetreten, dass sie zusammen mit der Stadt Zürich die flankierenden Massnahmen festlegen will, die bei der Inbetriebnahme der neuen Infrastruktur eingesetzt werden. Schon heute Details zu diesen Massnahmen zu verlangen, ist zu früh und nicht sinnvoll. Die eingesetzte Arbeitsgruppe soll jetzt in Ruhe arbeiten, ihr Arbeitsprogramm erscheint mir vollständig. Störend wirkt die Frage 8, sollten die Interpellanten doch genau wissen, dass die Westumfahrung die Rosengartenstrasse kaum entlasten wird. Die Stadtentlastung hängt auch wesentlich von der Leistungsfähigkeit der Umfahrung ab. So werden wir früher oder später wohl nicht darum herum kommen, uns mit einem neuen Nadelöhr zu beschäftigen; das Weininger-Kreuz wird die mangelhafte Leistungsfähigkeit des Gubrists zu spüren bekommen, mit schwerwiegenden Folgen für die Verkehrssicherheit und auch für den Nutzen der Umfahrung.

Die FDP ist mit der Antwort des Regierungsrates zufrieden.

Hans-Peter Portmann (CVP, Zürich): Ich bin schon etwas erstaunt über diesen Widerstand der Grünen gegen dieses Postulat und auch über die Abstinenz der SP gegenüber diesem Anliegen einer Vorfinanzierung Berns, während man sich in diesem Hause einig ist, dass dies ein sinnvolles, gutes Projekt ist, an dem wir nicht vorbeikommen. Herr Krähenbühl hat es heute morgen in der Lärmschutzdebatte gesagt, dieses Projekt bringt uns etwas zur Erfüllung im Lärmschutz und letztendlich zur Entlastung der Bevölkerung, die jahrzehntelang in diesem Gebiet grosse Emissionen in Kauf nehmen musste.

Es macht Sinn, wenn wir jetzt die Autobahnumfahrung Birmensdorf und N4 vorantreiben. Weil wir wissen, dass wir die Teilstücke aus dem gesamten Konzept nicht gleichzeitig verwirklichen können, müssen wir Wege suchen, damit uns das ermöglicht wird. Ich bin überzeugt, dass in diesem Sinne auch der Bund alles Interesse daran hat, dass man das ganze Projekt gleichzeitig erstellt; dies hat Finanzminister Kaspar Villiger auch signalisiert. Es ist daher meiner Meinung nach richtig, dass man um eine Vorfinanzierung anfragt. Es ist nicht nur in Bauprojekten wichtig. Ich bin der Überzeugung, dass wir heute mit der Lösung unserer Probleme über Kantonsgrenzen hinweg denken müssen, sei dies zum Beispiel im Gesundheits-, Fürsorge- und Sozialwesen. Auch dort werden wir früher oder später bei grossen Projekten nicht darum herum kommen, mit der Möglichkeit von Vorfinanzierungen mit Einbezug des Bundes zu arbeiten. Hier trägt der Bund Mitverantwortung und er zeigt und signalisiert, dass er diese auch auf sich nehmen will.

Selbstverständlich –und das als «message» an den Baudirektor – müssen wir darum kämpfen, dass diese Darlehen zinslos sind, damit keine Belastung auf die Kantone zukommt. Im Gegenzug leisten die Kantone ebenfalls Vorleistungen in gewissen Gebieten, wo sie auch keine Zinsen verlangen.

Ich war gleichzeitig auch Mitunterzeichner der Interpellation und bin der Überzeugung, dass flankierende Massnahmen ein wichtiger Bestandteil in diesem gesamten Projekt sind. Auch dies ist in diesem Haus nicht umstritten, vielleicht habe ich als Mitunterzeichner ein bisschen eine andere Optik nach der Antwort des Regierungsrates. Viele, vom Regierungsrat aufgezeigten Massnahmen finde ich sinnvoll und richtig; es zeigt mir auch, dass er gewillt ist, das Seine zu tun.

Ich meine, wir müssen die einzelnen Punkte nicht besprechen. Wir sollten den Regierungsrat bitten, was ich hiermit tue, dass er trotz allem einen Plan, den er uns vorlegen kann, mit einem Bericht ebenfalls möglichst schnell vorantreibt, vor allem, wenn er heute hoffentlich ein klares und starkes Ja zu dieser Vorfinanzierung bekommt. Dann können wir in diesem Hause materiell über diese Massnahmen diskutieren.

Was ich nicht verstehe, sind die Begründungen der Grünen über finanzpolitische Schwerpunkte. Man spricht hier von Krediten, die kein einziges Kreditinstitut mit solchen Risiken geben würde, das war in der letzten Debatte. Wir haben noch nie irgendwie Finanzierungen, die der Staat zum Wohle der Öffentlichkeit macht, vergleichen können mit Kreditengagements von Kreditinstituten. Das erstaunt mich, und ich sehe auch keine Verbindung, dass das eine zukünftige Verkehrsabgabe gefährden könnte; das ist aus der Luft geholt. Einen ganz grossen «Chabis» finde ich Ihre Aussage, die Sie letztes Mal gebracht haben, dass man auf Pump keinen Strassenbau unterstütze. Somit müssten Sie Grüne gegen jeden öffentlichen Verkehr sein und sofort die SBB abschaffen, denn die ganze SBB ist auf Pump gemacht.

Ich bitte Sie, das Postulat zu unterstützen.

Christian Bretscher (FDP, Birmensdorf): Die Interpellation, über die wir gleichzeitig mit dem Postulat diskutieren, ist eine der besten Belege dafür, wie dringend der Bau des Uetlibergtunnels ist, und wie wichtig es ist, dass die Vorfinanzierung, die von Seiten des Regierungsrates Gott sei Dank bereits verlangt worden ist, auch tatsächlich ermöglicht wird. Die Interpellation zeigt, dass eine Autobahnumfahrung, für die wir im Limmattal und im Säuliamt nun seit 30 Jahren kämpfen, auch für die betroffenen Stadtquartiere in Zürich notwendig ist. Ich gönne es den Zürcherinnen und Zürchern, wenn sie ein bisschen weniger lang kämpfen müssen, damit diese Autobahnumfahrung Tatsache wird. Es ist deshalb sehr zu unterstützen, dass der Regierungsrat das Gesuch um Vorfinanzierung bereits eingereicht hat. Wenn wir hier und jetzt das Postulat von Herrn Krähenbühl unterstützen, dann tun wir nichts anderes, als diese Massnahme nochmals stärker zu gewichten. Diese stärkere Gewichtung ist gerade gegenüber dem Bundesrat wichtig.

Umsomehr ärgert es mich, wenn man immer wieder von grüner Seite her damit kommt, dass das Nein zur Erhöhung der Strassenverkehrsabgaben ein Nein zum Strassenbau sei. Sie wissen es haargenau: Die Zürcherinnen und Zürcher haben genug davon, die Strassen in der ganzen Schweiz

zu finanzieren und gleichzeitig zuhause kein Geld zu haben für den Strassenbau. Das ist der Grund für ein Nein zur Erhöhung der Strassenverkehrsabgaben, und genau hier setzt die Vorfinanzierung an, und hier müssen wir den Regierungsrat unterstützen. Es ist auch ein Humbug, wenn erklärt wird, die finanzpolitische Tragweite der Vorfinanzierung werde hier nicht richtig abgeschätzt. Es ist nicht sehr lange her, dass eine Antwort des Regierungsrates auf eine Anfrage gegeben wurde, wo er klargestellt hat, dass ein zinsloses Darlehen, wie es vom Bund gefordert wird, ermöglicht, diese Last auf zehn bis fünfzehn Jahre nach der Fertigstellung gleichmässig zu verteilen. Genau das wäre heute sinnvoll, in einer Situation, wo es nötig ist, gerade dem Baugewerbe neue Arbeit zu beschaffen und diese Last, die Arbeit zu bezahlen, auf längere Zeit hinaus zu verteilen.

Zur Interpellation: Der Antwort des Regierungsrats ist vollumfänglich zuzustimmen. Es ist ausserordentlich zu begrüßen, dass heute kein Katalog einfach so ins Blaue hinaus festgelegt wird. Es ist zu begrüßen, dass hier ein kooperatives Verfahren gewählt wird und die Vertreterinnen und Vertreter von Kanton und betroffenen Gemeinden gemeinsam planen, was zu tun ist, um den Verkehr wirklich und wirksam in den Quartieren und Dörfern zu reduzieren. Es ist aber auch hinzunehmen, dass dies dazu führt, dass der Regierungsrat nicht einfach auf eine Interpellation hin hingehen kann und einen Katalog von Massnahmen aufstellt.

Es ist auch zu begrüßen, dass bereits einige Gewichtungen gezeigt wurden, nämlich ein Nein zu allgemeinen Schikanen, wie die Verhinderung der Stadteinfahrt. Es wurde in der Interpellation unterschwellig mitgefordert, dass beispielsweise die A1 zwischen Limmattaler-Kreuz und Altstetten oder die Waldegg irgendwie zu behindern wäre. Ein klares Ja dafür zum Rückbau von Tangenten, die heute die Stadtquartiere in unakzeptabler Art und Weise belasten. Hier war die Rede von der Westtangente, der Hohl- und Seebahnstrasse, der Verbindung Grünau-Hardturm und allenfalls, wenn möglich auch des Rosengartens.

Nochmals zurück zum Postulat: Ich bitte Sie eindringlich, dieses Postulat zu unterstützen, ich bitte Sie damit auch nochmals, ein dringend nötiges Zeichen zum Bundesrat zu senden, damit man einmal nicht nur Geld vom Kanton Zürich holt, sondern dort, wo er es nötig hat, auch einmal Geld sendet.

Benedikt Gschwind (LdU, Zürich): Die Realisierung des Uetlibergtunnels ist rechtskräftig. Es geht heute nur noch um den Zeitpunkt des Baus. Es macht deshalb keinen Sinn, über den Grundsatz eines Uetlibergtunnels eine Diskussion zu führen. Es geht im Interesse der Bevölkerung der an die Westtangente grenzenden Quartiere um eine möglichst schnelle Entlastung. Der Zeitpunkt für Verhandlungen mit dem Bund ist günstig, Stichwort Impulsprogramm. Schwächen wir die Verhandlungsposition der Regierung gegenüber dem Bund nicht. Wir unterstützen deshalb das Postulat.

Zur Interpellation Stirnemann: Es ist verdienstvoll, dass sich die städtischen und kantonalen Behörden heute schon Gedanken über flankierende Massnahmen machen. Wir verstehen aber die Geheimniskrämerei nicht, die um den konkreten Inhalt gemacht wird. Etwas mehr Transparenz und auch Einbezug der betroffenen Bevölkerung, in der Stadt Zürich Quartiervereine, Gewerbe, Anwohnergruppen, wäre anzustreben. Die Stadt Zürich hat in der Amtszeit des damaligen Bauvorstandes Ruedi Aeschbacher mit der offenen Planung gute Erfahrungen gemacht. Auch seine Nachfolgerin, die Freisinnige Kathrin Martelli setzt diese Bemühungen in städtischen Tiefbauangelegenheiten fort.

Enttäuscht bin ich als Wipkinger vom zweitletzten Abschnitt der Interpellationsantwort. Die Inbetriebnahme der Zürcher Westumfahrung soll keine Entlastung der Rosengartenstrasse bringen. Die Bevölkerung in Wipkingen wurde bei ihrem Begehren nach Entlastung immer auf Milchbuck- und Uetlibergtunnel vertröstet. Der Milchbucktunnel hat bei seiner Inbetriebnahme Mitte der 80er-Jahre anfänglich tatsächlich eine gewisse Entlastung gebracht, die heute aber vom Mehrverkehr wieder aufgefangen ist. Gemäss Regierungsrat kann nur der Waidhaldentunnel eine Entlastung bringen. Wenn man weiss, wie schwierig solch neue, grosse Strassenbauvorhaben zu realisieren sind, ist dies ein schwacher Trost. Wenn man weiss, wieviele ausführungsfähige, zum Teil auch vom Volk beschlossene Bauvorhaben aus finanziellen Gründen nicht realisiert werden können, ist dies eine Vertröstung auf den Sankt-Nimmerleinstag. Hier wird ein Wohnquartier offensichtlich einfach aufgegeben. Dass die Rosengartenstrasse nicht nur die Bevölkerung unmittelbar der Achse entlang belastet, sondern ein ganzes Quartier teilt und das ganze soziale Gefüge beeinträchtigt, wird immer wieder vergessen.

Die Westtangente wurde seinerzeit als Provisorium verkauft. 25 Jahre nach der Inbetriebnahme sieht nichts Konkretes danach aus, dass sich

hier etwas ändert. Die Bevölkerung in Wipkingen und in den angrenzenden Quartieren hat sich glücklicherweise nicht entmutigen lassen und plant verschiedene Aktivitäten und Vorstösse im Rahmen dieses 25-jährigen Bestehens; Sie werden noch davon hören.

Wir bemängeln die Perspektivenlosigkeit des Regierungsrates beim Thema Rosengartenstrasse. Ein Quartier wird hier einfach abgeschrieben. Dies können wir nicht hinnehmen. Warum kann der Regierungsrat hier nicht über seinen Schatten springen und seine starren Randbedingungen für einen Spurabbau aufgeben?

Rudolf Aeschbacher (EVP, Zürich): Die Vorfinanzierung von Uetliberg und Islisbergtunnel ist falsch. Sie ist staatspolitisch falsch und gefährlich, sie ist finanzpolitisch fragwürdig, sie ist verkehrspolitisch problematisch und finanziell könnte sie zu einem Bumerang für den Kanton Zürich werden. Ich möchte das kurz begründen:

Staatspolitisch falsch und gefährlich deshalb, weil wir vor anderthalb Jahren darüber abgestimmt haben, ob – und das war ausdrücklich so von der Regierung in der Weisung dargestellt –, ob für die Schliessung der Autobahnlücken ein zusätzlicher Betrag auf die Motorfahrzeugsteuern aufgestockt werden sollte. Die Stimmbürger haben diesem Lückenschliessungsprogramm die Gefolgschaft versagt. Es wäre staatspolitisch fatal, wenn man anderthalb Jahre nach einer solchen Abfuhr durch die Stimmberechtigten auf einem anderen Wege zum gleichen Ziel kommen möchte.

Finanzpolitisch fragwürdig: Der Fonds hat Schulden, der Kanton hat Schulden und schreibt rote Zahlen. In dieser Situation möchten wir hingehen und Darlehen vom Bund aufnehmen, wo wir nicht einmal die normalen Ausgaben decken und die normalen Vorhaben finanzieren können. Finanzpolitisch schieben wir einen Schneepflug vor uns her und häufen damit eine Schuldenlast auf, die nur schwer wieder zu bewältigen sein wird.

Finanziell, habe ich gesagt, könnte es zu einem Bumerang für den Kanton Zürich werden. Es sind Initiativen im Gange, dass die Finanzierung und der Unterhalt der Nationalstrassen vom Bund übernommen werden sollte. Das würde bedeuten, dass wir heute mit Vorfinanzierung, mit Darlehen uns verschulden würden gegenüber dem Bund für eine Aufgabe, die er möglicherweise in einigen Jahren vollkommen und ganz abdecken würde, falls diese neue Finanzierung zu spielen kommt. Es sieht so aus, dass das in einigen Jahren der Fall sein könnte. Die Schulden, die wir heute gegenüber dem Bund eingehen würden, würden sicher in einem solchen Moment letztlich nicht einfach abgeschrieben oder vergessen werden.

Und schliesslich das verkehrspolitisch Problematische und zwar in zweifacher Hinsicht: Es ist klar, dass die Würfel gefallen sind, und ich möchte darüber auch nicht mehr referieren. Die Entscheide können nicht mehr umgestossen werden.

Trotzdem stimmt nicht, was hier gesagt worden ist. Es handelt sich beim Uetlibergtunnel nicht um eine Umfahrung der Stadt Zürich, sondern um eine sehr starke und leistungsfähige Zufahrt zur Stadt. Gerade diese macht es ja nötig, dass die Quartiere links der Limmat einen starken Schutz erhalten müssen. Die Umfahrung an und für sich wäre weniger problemvoll für die Stadt Zürich, aber die hätte eigentlich an den Anschluss Wollishofen hingeführt werden müssen und nicht mit einem Ast mitten ins Herz der Stadt Zürich zielen sollen.

Zum zweiten aber, und das wurde bereits hier angetönt, ist es auch verkehrspolitisch problematisch, wenn mit einer Vorfinanzierung Teilstücke in Betrieb genommen würden. Teilstücke, die die genau gleichen Probleme verursachen würden, wie wir sie in Zürich mit der Weststrasse erlebt haben. Provisorien verkommen sehr oft zu Providurien, und was die Weststrasse und die Rosengartensituation in 25 Jahren bewirkt haben, können Sie unschwer selbst feststellen, wenn Sie dort einmal zu Fuss durchgehen und nicht nur einfach mit dem Auto durchfahren. Schauen Sie sich auch einmal die Hausglocken in der Umgebung dieser Strasse an; Sie werden kaum mehr einen Namen finden, den Sie ohne zu stottern aussprechen können. Es sind die Ärmsten und es sind die Leute, die sonst nirgends mehr unterkommen, die hier noch irgendwo eine Wohnung mieten würden. Schweizer sind schon lange nicht mehr an diesen Adressen zu finden.

Ein paar Bemerkungen zur Interpellationsantwort: Mit einem schönen Teil der Antworten kann ich mich befriedigt erklären. Die Regierung

anerkennt, dass ein Schutz der Stadtquartiere links der Limmat vor der geballt in die Stadt einströmenden Autoflut notwendig sein wird. Sie anerkennt ferner auch, dass die flankierenden Massnahmen im gleichen Zeitpunkt wie die Eröffnung des Uetlibergtunnels eingeführt werden müssen und ist auch bereit, zusammen mit der Stadt entsprechende Konzepte für die flankierenden Massnahmen auszuarbeiten.

Es geht mir aber wie Herrn Portmann: Ich bin der Meinung, dass diese Arbeit sehr rasch an die Hand genommen werden müsste. Dass heute diese Konzepte noch nicht fix und fertig sind, kann akzeptiert werden, aber es muss rasch an die Arbeit gegangen werden. Ich gehe davon aus, dass die flankierenden Massnahmen nicht nur auf Verwaltungs-, sondern auch auf der Ebene der Exekutiven zwischen Stadt und Kanton bereinigt werden müssen; das benötigt erfahrungsgemäss recht viel Zeit.

Ich denke, dass die Massnahmen ausgeschrieben werden müssen; Einsprachen dagegen sind wahrscheinlich. Die Regierung will dafür einen Zeitbedarf von zwei bis drei Jahren einkalkulieren. Die Erfahrungen haben aber gezeigt, dass das in aller Regel zu wenig ist. Bei dem doch zu erwartenden umfangreichen Konzept werden diese Rechtsverfahren sicher länger dauern. Rechnet man alles zusammen, so müssten sich eigentlich Stadt und Kanton etwa sechs bis sieben Jahre vor Inbetriebnahme des Uetlibergtunnels einig sein über das, was sie als flankierende Massnahmen einführen wollen.

Auch sollten rechtzeitig, etwa sechs Jahre vor Inbetriebnahme, die Quartiere und ihre Organisationen angehört, deren Einwände und Anregungen überarbeitet und in das Konzept miteinbezogen werden. Das beansprucht wieder Zeit.

Unter diesen Überlegungen denke ich, dass sich diese Arbeitsgruppe sehr intensiv und rasch ans Werk machen müsste, damit wir nicht vor der Situation stehen, dass die Strassen in Betrieb kommen und die flankierenden Massnahmen nicht greifen. Eine absolute Katastrophe und schlicht nicht verantwortbar wäre es, wenn Westumfahrung und Uetlibergtunnel aufgingen, die flankierenden Massnahmen aber noch nicht rechtskräftig und eingerichtet wären.

Erfreulich ist die Erkenntnis der Regierung, dass auf einigen Achsen trotz, oder zum Teil gerade wegen des Uetlibergtunnels, der Verkehrsdruck steigen, und dort, wo man gehofft hat, nicht abnehmen wird. Das war früher auch eine Aussage, die so nicht gemacht worden ist. Es

müssen hier verschiedene Gegenmassnahmen geprüft werden – auch das braucht wiederum Zeit –, und sie sind in Angriff zu nehmen.

Allerdings wird es immer schwieriger werden, mit Gegenmassnahmen nur gerade im Raum der Stadt Zürich zu arbeiten, wenn im ganzen Kantonsgebiet andererseits durch Ausbau und Verflüssigung des Strassennetzes die Anreize zur Autobenützung verstärkt, und ohne Zweifel auch ihre Wirkung haben werden. Dadurch wird natürlich der Druck auf die inneren Teile des Ballungsgebietes verstärkt, was wiederum stärkere Gegenmassnahmen erfordern würde. Solche werden aber durch die Rekursinstanzen oft als unverhältnismässig nicht geschützt oder engen die Bewegungsfreiheit von Bewohnern und Gewerbetreibenden zu stark ein.

Die Regierung verspricht sich allein schon durch die Tatsache, dass Westumfahrung und Uetlibergtunnel kürzere Fahrzeiten bringen würden als der bisherige Weg durch die Stadt, eine grosse Entlastungswirkung für das Stadtgebiet. Alle Erfahrungen haben bis heute aber gezeigt, dass neue Strassen, kaum sind sie eröffnet, neuen Verkehr nicht nur anziehen, sondern zum Teil echt neuen Verkehr generieren. Damit können auch sogenannte Umfahrungen, die Siedlungsgebiete entlasten.....(Die Redezeit ist abgelaufen)

Ernst Jud (FDP, Hedingen): Die Schliessung der noch bestehenden Lücken im Autobahnnetz auf Zürchergebiet und der Bau der restlichen Teilstücke ist sehr dringend. Mit den Teilstücken meine ich nicht nur die Umfahrung Birmensdorf, mit der bereits begonnen wurde, meine ich nicht nur den Uetlibergtunnel, sondern vor allem auch das Teilstück Wettswil-Knonau mit dem Islisbergtunnel. Dass dies nur mit der Vorfinanzierung des Zürcher Anteils von 20 Prozent durch den Bund innert nützlicher Frist möglich ist, wissen wir. Das Postulat ist darum zu unterstützen.

Es wurde erwähnt, dass in absehbarer Zeit etwas geschehen sollte. Unter absehbarer Zeit verstehe ich jedoch mindestens noch in der gleichen Generation, und nicht, was seit Jahrzehnten hinausgeschoben wurde, nochmals Jahrzehnte zu verzögern.

Es wurde das Wort Schlitzohrigkeit benützt. Wenn so geredet wird, meine ich, missbraucht man nicht nur dieses Wort, sondern beweist Egoismus auf höchster Stufe. Das ganze Nationalstrassennetz wurde festgelegt, und das Volk hat Ja gesagt dazu. Es ist höchst unfair, die Anwohner der letzten, fehlenden Teilstücke weiter schmoren zu lassen.

Die Vorfinanzierung zu beantragen, hat absolut Berechtigung, Herr Aeschbacher, denn die Zürcher Automobilisten haben einen wesentlichen Anteil auf dieses Konto in Bern einbezahlt, nur wird es dort für andere Zwecke missbraucht.

Das Postulat bedarf einer Ergänzung, nämlich die für die Vorfinanzierung auch für die Teilstrecke Wettswil-Knonau mit dem Islisbergtunnel. Wenn die Umfahrung Birmensdorf fertig ist und das Teilstück im Säuliamt noch fehlt, entsteht ein grosses Chaos mit grossen Nachteilen für das ganze Säuliamt und speziell auch für meine Wohnortsgemeinde Hedingen. Es ist darum alles daran zu setzen, die Vorfinanzierung für alle Teilstücke zu verlangen, um die ganze Strecke bauen zu können und gleichzeitig zu eröffnen. Alles andere würde die Unzumutbarkeit für die seit Jahrzehnten leidende Bevölkerung ins Unerträgliche steigern.

Ich bitte den Regierungsrat, alles daran zu setzen, ein Ja zur Vorfinanzierung zu erreichen und in diesem Sinne zu handeln. Ich stelle den Antrag, das Postulat zu ergänzen für die Vorfinanzierung des Teilstückes Wettswil bis Knonau mit Islisbergtunnel.

Ratspräsident Roland Brunner: Herr Jud, unser Geschäftsreglement sieht diese Möglichkeit der Ergänzung leider nicht vor. Es steht aber mindestens im Protokoll.

Hartmuth Attenhofer (SP, Zürich): Herr Portmann hat vorhin gesagt, alle hier in diesem Rate seien der Überzeugung, dass es sich hier um ein sinnvolles Projekt handle, über dessen Finanzierung nur noch zu debattieren sei. Da muss ich Ihnen klar widersprechen.

Strassenbau als solcher löst keine Verkehrsprobleme, sondern er schafft welche. Das Abstimmungsverhalten der SP-Fraktion ist aber nicht so zustande gekommen, weil wir meinen, es sei ein sinnvolles Projekt, sondern weil wir der Ansicht sind, dass der Uetlibertunnel alle Instanzen durchlaufen hat und wir jetzt vor dem Vollzug stehen.

400 Millionen Franken Vorfinanzierung, das ist ja nur der eine Teil, den der Kanton Zürich bezahlen müsste. Wenn wir diese 400 Millionen Franken extrapolieren auf den Gesamtbetrag, kommen wir auf eine Kiste von 2 Milliarden Franken. Und diese 2 Milliarden Franken sollen ausschliesslich für Zürich West eingesetzt werden. Mir, als Vertreter von Zürich-Nord und Zürich-Nordost stösst das ein bisschen sauer auf.

Nicht ein einziger dieser 2 Milliarden Franken wird beispielsweise für flankierende Massnahmen in Schwamendingen verwendet.

Sie wissen, auf dem Abschnitt A1 4.4, Schöneich–Aubrugg, verkehren täglich 108'500 Fahrzeuge, das ist absolutes Maximum in der ganzen Schweiz. Das führt dazu – Herr Aeschbacher hat es vorhin im Zusammenhang mit der Rosengartenstrasse gesagt –, dass es auch in Schwamendingen zu einer Segregation der Bevölkerung kommt, wie sie Herr Aeschbacher geschildert hat. Die Schwamendinger Bevölkerung kämpft seit über 20 Jahren für flankierende Massnahmen auf diesem Einschnitt. Zur Zeit wird diskutiert, ein Deckel von 900 Metern Länge, eine sogenannte Einhausung, zu bauen. Mit der Einhausung dieses Abschnittes könnte erreicht werden, dass mehrere tausend Menschen vom grössten Lärm weitgehend verschont würden. Dieser Deckel würde etwa 30 Millionen Franken kosten.

Wir haben heute morgen im Lärmprogramm gehört, dass für Zürich auch Gelder vorgesehen sind für Lärmsanierungen, darunter fällt eine Lärmschutzmauer, die der Kanton in Schwamendingen im besagten Abschnitt projektiert. Diese Mauer soll 3 Meter hoch werden und 12,5 Millionen Franken kosten. Mit dieser Mauer wird man bestenfalls die Parterre-Wohnungen ein bisschen beruhigen können. Wie gesagt, wir in Schwamendingen, in Zürich–Nord, wir fordern etwas anderes, nämlich eine Einhausung.

In Basel ist auf dem Autobahnabschnitt «In der Breite», das ist die Autobahn zwischen Deutschland und der Schweiz, eine solche Einhausung jetzt eröffnet worden. Sie ist 300 Meter lang, allerdings viel, viel breiter und über 16 Meter hoch. Es ist eine ausserordentlich komplizierte Bauweise, weil der hochgestellte Strassenkörper noch eingeschlossen und das Bahntrasse miteinbezogen werden musste. Das Resultat dieser Einhausung ist, dass die Lärmverhältnisse markant besser geworden sind.

Nach den Sommerferien wird eine Volksinitiative lanciert werden, die sehr breit, also bei allen Parteien in Schwamendingen und Zürich–Nord abgestützt ist. Die Volksinitiative verlangt diese 900 Meter lange Einhausung. Man hat Kosten errechnet von knapp 30 Millionen Franken. Diese 30 Millionen Franken wären von den 2 Milliarden ein ganz kleines Stückchen.

Ich stelle die Frage an unseren Baudirektor, ob er uns eine verbindliche Zusage machen kann, dass wir in Schwamendingen diese 30 Millionen aus dem 2-Milliarden-Kredit decken könnten. Ich und verschiedene

andere Ratsmitglieder unserer Fraktion aus Zürich–Nord werden unser Abstimmungsverhalten von der Beantwortung dieser Frage abhängig machen.

Irene Enderli (SVP, Affoltern a. A.): Nachdem bereits mehrere Kantonsräte aus unserer Grossregion gesprochen und meine Argumente vertreten haben, könnte ich ja verzichten. Die Sache ist mir aber zu wichtig, und deshalb werde ich als Affoltemer-Bürgerin auch noch sprechen.

Als Einwohnerin der stark betroffenen Gemeinde Affoltern und unserer Region und als Präsidentin des örtlichen Gewerbevereins bitte ich Sie, das Postulat zu überweisen. Allerdings ist mir und unserer Säuliämter Bevölkerung, sicher auch unserem Gemeindepräsidentenverband, der sich für die rasche Inangriffnahme des Teilstücks N4 ausspricht, sehr daran gelegen, dass nicht nur der Uetlibergtunnel vom Bund vorfinanziert wird, sondern ebenso sehr die A4 im Säuliamt, wie dies ja der Regierungsrat bereits vom Bundesrat gefordert hat.

Ich schliesse mich dem Wunsch von Herrn Jud an; dieses Teilstück muss unbedingt auch vorfinanziert werden. Für diese regierungsrätliche Initiative danken wir bestens auch an dieser Stelle.

Auch wenn Autobahngegner das immer wieder mit ihrer nie nachlassenden Verzögerungs- und Verhinderungstaktik einfach nicht anerkennen wollen: Unsere Bevölkerung leidet tagtäglich stärker unter dem ständig wachsenden Schwerverkehr, der Flut der durch unsere Dörfer donnernden Lastenzüge und unter dem ganzen Durchgangsverkehr.

Unser ansässiges Baugewerbe ist zudem dringend auf Arbeit angewiesen. Gerade dieser letzte Punkt sollte auch die linke und die grüne Ratsseite dazu bewegen, im Interesse von Arbeitsplatzsicherung und -schaffung einer Vorfinanzierung und damit dem Postulat zuzustimmen.

Wir erwarten jedoch vom Regierungsrat, dass er sich beim Bund für die Vorfinanzierung aller drei Abschnitte einsetzt. Wir Säuliämter hätten kein Verständnis, wenn wir wieder einmal als Letzte drankämen, wir warten schon zu lange auf die Lückenschliessung. In diesem Sinne unterstützen wir Regierungsrat Hofmann und die ganze Regierung bei ihrem Gesuch um Vorfinanzierung beim Bund. Ich bitte Sie im Namen unserer geplagten Bevölkerung, heute mit der Überweisung des Postulates für den Bundesrat ein Zeichen zu setzen, auch für eine sinnvolle Investitionsförderung. Unsere Bevölkerung, Kinder, Betagte, Eltern, Arbeitstätige sind für Ihre Unterstützung unseres Anliegen und damit

für eine Beschleunigung des Baubeginns der A4 dankbar. Die Lücke im Knonaueramt und das Nationalstrassennetz im Kanton müssen so rasch als möglich geschlossen und vollendet werden.

Silvia Kamm (Grüne, Bonstetten): Ich habe mir lange überlegt, ob ich überhaupt etwas zum Postulat Krähenbühl sagen will oder nicht. Meine Kolleginnen Frau Müller und Frau Petri haben ja eigentlich gesagt, was die Grünen von dieser Vorfinanzierungsidee halten. Das Gesuch ist ja auch längst eingereicht, es braucht also gar keine Aufforderung von Seiten des Parlamentes dazu. Die Autogläubigen hätten das Postulat eigentlich schon längst zurückziehen können.

Wenn ich nun trotzdem etwas dazu sage, dann aus folgenden Gründen: Im Knonauer-Amt wächst die Verunsicherung bezüglich A4 täglich, immer mehr macht sich die Angst breit, dass bei einem negativen Vorfinanzierungsentscheid auf den Islisbergtunnel verzichtet und stattdessen eine sogenannte provisorische Baustellenzufahrt gebaut wird, die die offenen Strecken der A20 und A4 miteinander verbinden soll.

Dass ich das nicht will, ist klar. Ich will nämlich überhaupt immer noch gar keine Autobahn; das wird Sie nicht erstaunen. Aber auch die Autobahnbefürworter wollen keine A4 ohne Islisbergtunnel. Dieser Islisbergtunnel war ja das Zückerchen, das man den Leuten im Zusammenhang mit der Kleeblatt-Initiative angeboten hat. Ich behaupte, ohne diesen Tunnel im Projekt wäre die Abstimmung anders ausgefallen. Husch, husch, hat man da schnell einen Tunnel aus dem Hut gezaubert. Den Leuten von der Gruppe «Autobahnfreies Knonaueramt», die damals schon gefragt haben, wie denn das bezahlt werden soll, wurde geantwortet, Geld sei kein Problem, das sei da. Jetzt sind die Kassen leer, der versprochene Tunnel rückt in weite Ferne. Ich frage mich, ob das Ganze nicht von Anfang an so geplant gewesen ist.

Meiner Meinung nach müsste man eigentlich jetzt noch einmal über die Bücher. Einfach an den alten Ideen festhalten und das Geld in Bern zu pumpen, zeugt von ziemlicher Phantasie- und Mutlosigkeit. Man findet sich ab mit der ständig wachsenden Mobilität, sie wird hingenommen und akzeptiert wie etwas Unabwendbares. Von allen Problemen, die der Strassenverkehr mit sich bringt, wird nur eines wahrgenommen, nämlich: Wie komme ich am schnellsten von A nach B? Die Lösung heisst und hiess bis jetzt: Durch den Bau von neuen Strassen.

Die ganzen Fragen zur Luftbelastung, zum Lärm, zum Verlust von Kulturland, zu den vom Verkehr verursachten Gesundheits- und Ge-

bäudeschäden wurde nichts gesagt, werden keine Antworten gefunden. So kann man doch nicht mehr handeln am Ende des zwanzigsten Jahrhunderts! Einfach festhalten an den alten Lösungen, das ist doch nicht visionär! Ist denn das alles, was die etablierte Politik zu bieten hat, nur Symptombekämpfung? Und da wundern wir uns, wenn sich immer mehr Menschen resigniert abwenden, wenn es um Politik geht.

Wie anders reagieren doch die Leute auf echte Visionen. Ich habe das beim Sammeln von Unterschriften für die Halbierung des Verkehrs immer wieder erlebt, dass mir Menschen gesagt haben: «Toll, endlich einmal etwa Mutiges und Zukunftsgerichtetes!» Und nun kommt die Zürcher Regierung mit ihren altväterischen Ideen von Lückenschliessen und so, und weil sie «stier» ist, pumpt sie das Geld in Bern. Wie sagen doch die abgebrannten Drogenabhängigen jeweils? «Hey, häscher en Schtutz?» Ich hoffe, Bern hat keinen Stutz für den Kanton Zürich und die Finanznot löse einen kreativen Schub in den Hirnen der Verkehrsplaner aus.

Regierungsrat Hans Hofmann: Zunächst kurz zum Postulat: Der Regierungsrat ist ja bereit, dieses Postulat entgegenzunehmen. Herr Aeschbacher, aber auch Frau Müller haben gesagt, dieses Vorfinanzierungsgesuch sei ein Wortbruch oder sei politisch falsch, weil ja das Volk abgestimmt habe über die Sonderzulagen.

Der Regierungsrat hat in Bern dieses Vorfinanzierungsgesuch am 3. Juli 1996 eingereicht; in diesem Sinne ist das Postulat von Herrn Krähenbühl an sich erfüllt. Er hat eine Vorfinanzierung für beide Tunnels verlangt, also für den Uetliberg- und den Islisbergtunnel. Das Anliegen von Herrn Jud ist damit bereits erfüllt worden.

Der Regierungsrat hat dem Bundesrat dargelegt, dass der Kanton Zürich nicht in der Lage sei, mit dem fünften, langfristigen Bauprogramm des Bundes für die Nationalstrassen Schritt zu halten, und dass er viele Anstrengungen unternommen habe, die Strassenfinanzierung mit Volksabstimmungen in Ordnung zu bringen. In den Jahren 1985, 1988, 1992 und 1995 wurden entsprechende Vorlagen abgelehnt. Wir haben dem Bundesrat geschrieben, dass ohne Vorfinanzierung diese, auch für die Eidgenossenschaft wichtigen Lückenschliessungen, etappiert werden müssten.

Ich bin auch der gleichen Meinung, dass die beiden Tunnels miteinander dem Betrieb übergeben werden sollten; das ganze Nationalstrassennetz sollte nun zügig zusammen fertiggestellt werden. Mit dieser

Vorfinanzierung ist das möglich. Ich hoffe nach wie vor, dass der Bund hier Ja sagen wird.

Ich habe übrigens heute morgen einen Beschluss des Stadtrats von Zürich gelesen, welcher sich beim Bundesrat für dieses Vorfinanzierungsgesuch und für den raschen Bau des Uetlibergtunnels einsetzt. Im Stadtrat von Zürich hat also ein Gesinnungswandel stattgefunden. Ich danke dem Stadtrat für diese Unterstützung und dass er damit am selben Strick zieht. Ich wage hier die Aussage, dass, wenn in den letzten 15, 20 Jahren das gleiche Einvernehmen zwischen Stadt- und Regierungsrat in dieser Frage geherrscht hätte, heute wahrscheinlich die Westumfahrung bereits eröffnet, sicher aber im Bau wäre und die flankierenden Massnahmen realisiert wären.

Zurzeit sind immer noch Detailabklärungen und Detailkorrespondenzen im Gang, das zeigt mir, dass das Gesuch in Bern gründlich geprüft wird. Ich hoffe, dass bis im Herbst vom Bund ein positiver Entscheid kommen wird, dann könnten wir sofort mit dem Bau des Uetlibergtunnels beginnen. In eineinhalb, zwei Jahren ist dann auch der Islisbergtunnel baureif.

Wenn das Gesuch abgelehnt wird, müssen wir die Tunnels etappieren, in fünf Jahren den ersten beginnen und vielleicht in zehn Jahren den zweiten. Bevor wir mit dem ersten beginnen könnten, wäre auch der Islisbergtunnel baureif, die Planaufgabe hat stattgefunden im Knonauseramt. Sehr viele Einsprachen verlangen gerade den Bau des Islisbergtunnels, weil man Angst hat, dass sonst der Tunnel auf die lange Bank geschoben würde.

Ich sehe den Streit und auch die Diskussionen in diesem Rat vorprogrammiert, wenn wir etappieren müssen. Welchen Tunnel wir dann zuerst bauen, ob den Islisberg- oder den Uetlibergtunnel. Ersparen Sie mir das! Ich hoffe, dass wir beide bauen können.

Zur Interpellation: Die flankierenden Massnahmen während dem Bau des Uetlibergtunnels werden laufend dem neuesten Stand der Projektierung und Detailprojektierung angepasst. Sie werden mit den betroffenen Behörden, aber auch mit der Bevölkerung abgesprochen. Wir haben beim Bau des Uetlibergtunnels und der Westumfahrung die Information der Bevölkerung grossgeschrieben. Wir werden sie zu speziellen Immissionen orientieren und sicher das Maximum tun, diese während des Baus in Grenzen zu halten.

Wir sind am Planen der flankierenden Massnahmen, die dringend nötig sind, damit diese Umfahrung auch benutzt wird. In diesem Sinne ist die

Antwort des Regierungsrates noch à jour, die Arbeitsgruppe ist tätig. Diese flankierenden Massnahmen sind ja Bestandteil des Nationalstrassenprojektes. Das Bundesgericht hat entschieden, dass diese flankierenden Massnahmen dazugehören, aber nicht schon offen daliegen müssen bei der Projektgenehmigung. Sie müssen auf den Zeitpunkt der Inbetriebnahme bereit sein. Auch hier arbeiten wir im besten Einvernehmen, planen zusammen mit der Stadt diese flankierenden Massnahmen, damit es nach der Eröffnung der Westumfahrung nicht attraktiver ist, durch die Stadt Zürich hindurchzufahren, sondern dass man um die Stadt herumfährt. Hier soll diese Westumfahrung nun wirklich den Durchgangsverkehr aufnehmen.

Herr Aeschbacher hat den Zeitplan geschildert, damit gehe ich einig, wir müssen genügend Zeit einplanen.

Mein Ziel und das des Regierungsrates sieht folgendermassen aus: Wenn heute die Westumfahrung in Betrieb genommen wird, müssen morgen die flankierenden Massnahmen signalisiert, provisorisch abgeschrankt und dann realisiert werden. Das muss so programmiert und die Zeit für die Rechtsmittel eingeplant werden. Wir müssen diese flankierenden Massnahmen nach dem Nationalstrassenrecht bauen, das ist zwar kompliziert mit Planaufgabe, Einspracheverfahren, Bericht zu den mitberücksichtigten Einwendungen. Wenn das alles einmal unter Dach ist, gibt es wenigstens nur noch eine Rechtsmittelinstanz, das Bundesgericht. Ich bin überzeugt, dass wir diese flankierenden Massnahmen zeitgerecht realisieren können, im besten Einvernehmen mit dem Stadtrat. Frau Martelli, Herr Neukomm und ich gehen heute abend beispielsweise gemeinsam an eine Versammlung des Quartiervereins Grünau, wo wir uns der Diskussion und den Anliegen dieses Quartiers stellen.

Ich habe Verständnis für die Fragen von Herrn Gschwind und von Herrn Attenhofer bezüglich Waidhaldentunnel und Einhausung in Schwamendingen. Zur Frage von Herrn Attenhofer: Die Einhausung in Schwamendingen kann nicht mit dem Kredit für den Uetlibergtunnel und die Westumfahrung gedeckt werden, das muss ich offen sagen. Auch ein Waidhaldentunnel, der die Grundvoraussetzung für die Spur-reduktion im Rosengarten darstellt, ist natürlich in weite Ferne gerückt. Machen Sie eine Volksinitiative für die Erhöhung der Verkehrsabgaben um 50 Prozent, das wäre die halbe Teuerung seit 1973, und wir müssten nicht mehr streiten, dann könnten Sie solche Forderungen stellen. Sie sind einfach heute finanziell ausser Reichweite, das muss ich Ihnen leider sagen.

Abstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 90 : 29 Stimmen, das Postulat zu überweisen.

Der Interpellant hat seine Erklärung abgegeben.

Die Geschäfte sind erledigt.

8. Klärschlammentsorgung in der Landwirtschaft

Interpellation Ernst Schibli (SVP, Otelfingen) und Ernst Stocker (SVP, Wädenswil) vom 3. Juni 1996(schriftlich begründet)

KR-Nr. 167/1996, RRB-NR. 2313/24.7.1996

Die Interpellation hat folgenden Wortlaut:

Im Kanton Zürich wird immer noch ein wesentlicher Teil des Klärschlamm frisch in der Landwirtschaft entsorgt. Um eine unbedenkliche Qualität des Abwassers und des Klärschlamm zu garantieren, wurden in den letzten Jahren in die Kläranlagen im Kanton Zürich Hunderte von Millionen Franken investiert. In bezug auf die heutige Situation stellen sich folgende Fragen:

1. Wie beurteilt der Regierungsrat heute die Qualität des Klärschlamm für die Landwirtschaft? Ist die Ausbringung so unbedenklich, dass die Gemeinden im Sinne der Produkthaftpflicht auch für allfällig langfristige Folgeschäden gegenüber der Landwirtschaft haften? Wo sieht der Regierungsrat mögliche Einschränkungen?
2. Bio-Betriebe, aber auch Betriebe, die für bestimmte Labels produzieren, dürfen bekanntlich keinen Klärschlamm einsetzen. Erachtet es der Regierungsrat in Anbetracht der fortschreitenden Ökologisierung der Landwirtschaft weiterhin als sinnvoll, trotzdem Millionenbeträge für die Klärschlammaufbereitung zu investieren? Wieviel wurde in den letzten Jahren dafür eingesetzt?
3. Wäre eine Verbrennung längerfristig nicht sinnvoller? Sind die Kapazitäten dazu vorhanden?

4. Sieht der Regierungsrat Zusammenhänge mit der Hysterie rund um die Entsorgung von Tierkadavern und Schlachtabfällen? Drängt sich allenfalls eine Praxisänderung beim Klärschlamm auf?

Der Regierungsrat antwortet auf Antrag der Direktion der öffentlichen Bauten antwortet wie folgt:

1. Die Qualität des Klärschlammes hat den Bestimmungen der eidgenössischen Stoffverordnung zu genügen, wenn er in der Landwirtschaft als Dünger eingesetzt wird. Seit über 15 Jahren überwacht das Amt für Gewässerschutz und Wasserbau (AGW) die Klärschlammqualität. Klärschlamm, der den gesetzlichen Anforderungen nicht genügt, wird für die landwirtschaftliche Verwertung gesperrt.

Die jahrelangen gemeinsamen Anstrengungen des AGW und der Halter der Abwasserreinigungsanlagen (ARA), Industrie- und Gewerbebetriebe, welche mit Schadstoffen stark belastetes Abwasser abgeben, zu sanieren, haben zu einer deutlichen Verbesserung des Klärschlammes für die Landwirtschaft geführt. Die Analysenwerte aus den vergangenen zehn Jahren zeigen, dass der Durchschnitt der Schwermetallgehalte im Klärschlamm regelmässig weit unter den heute geltenden Grenzwerten liegt (unter 60%). Lediglich für die Schwermetalle Kupfer und Zink ist die Belastung mit durchschnittlich bis 70% der Grenzwerte etwas höher. Diese Aussagen beziehen sich für alle betrachteten Jahre auf die seit Oktober 1992 geltenden verschärften Grenzwerte. Daneben ist allerdings über eine schädliche Wirkung von organischen Stoffen, die über das Abwasser in den Klärschlamm gelangen können, heute noch wenig bekannt. Solche Stoffe sind jedoch Gegenstand der Forschung auf schweizerischer und internationaler Ebene.

Der geordneten Verwertung der Schlämme in der Landwirtschaft dienen die Klärschlammberatung des Landwirtschaftsamtes und die zentrale Klärschlammbuchhaltung im AGW. Bezüge sind nur aufgrund einer Nährstoffbilanz möglich, die den Nährstoffbedarf des landwirtschaftlichen Betriebs des Abnehmers berücksichtigt. Mit dem Klärschlammbezug erhält der Landwirt einen Lieferschein, auf dem – gemäss Stoffverordnung – neben anderen Angaben auch eine Gesamtbeurteilung bezüglich der Schadstoffgehalte enthalten ist.

Die Produkthaftpflicht richtet sich nach dem gleichnamigen Bundesgesetz, das am 1. Januar 1994 in Kraft getreten ist. Ohne sich zu diesem vergleichsweise jungen Rechtsgebiet ohne gefestigte Praxis abschliessend zu äussern, kann zu den aufgeworfenen Fragen folgendes

ausgeführt werden: Nach dem Produkthaftungspflichtgesetz haftet die herstellende Person für Personenschäden (Tod, Körperverletzung) und für Schäden an Sachen im privaten Gebrauch, die durch ein fehlerhaftes Produkt herbeigeführt werden. Sollte Klärschlamm dadurch einen Personenschaden verursachen, dass landwirtschaftliche Erzeugnisse der Äcker, auf denen er ausgebracht wurde, gesundheitsschädigend sind, so ist davon auszugehen, dass der Betreiber der ARA dafür haftet. Diese Haftung erlischt zehn Jahre, nachdem der Klärschlamm in Verkehr gebracht worden ist. Aufgrund einer Sonderbestimmung des Produkthaftungspflichtgesetzes müsste dagegen der Landwirt in einem solchen Fall nicht haften. Denn landwirtschaftliche Bodenerzeugnisse fallen – im Gegensatz zu Bodenerzeugnissen nach der ersten Verarbeitung – nicht unter den Produktebegriff des Gesetzes.

Hinsichtlich durch Klärschlamm verursachter Sachschäden und einer möglichen Produkthaftungspflicht ist von folgender Rechtslage auszugehen: Klärschlamm wird nicht zum privaten Gebrauch abgegeben und verwendet, sondern zu gewerblichen Zwecken (landwirtschaftliche Produktion). Damit kann es kaum dazu kommen, dass durch Klärschlamm Schäden an Sachen im privaten Gebrauch herbeigeführt werden. Eine Haftung der ARA-Betreiber gegenüber der Landwirtschaft nach dem Produkthaftungspflichtgesetz besteht somit kaum. Hingegen besteht wie bis anhin eine Haftung nach dem Privatrecht. Insbesondere kann ein ARA-Betreiber von einem Landwirt nach den Bestimmungen des Obligationenrechtes unter den dort genannten Voraussetzungen und Verjährungsfristen belangt werden, wenn der abgegebene Klärschlamm die Stoffverordnung verletzte.

Um ein langfristiges Schadenpotential des landwirtschaftlich eingesetzten Klärschlammes abzuschätzen, ist es notwendig, die gesamte Menge des in der Landwirtschaft verwendeten Düngers in Relation zum Klärschlammeinsatz zu stellen. Dabei zeigt sich, dass gesamtschweizerisch betrachtet deutlich weniger als 10% des Stickstoff- und Phosphorbedarfs mit Klärschlamm abgedeckt werden. Den weitaus grössten Anteil am eingesetzten Dünger haben neben den Hofdüngern Gülle und Mist vor allem die Handelsdünger. Im Vergleich dazu ist der mögliche Schadstoffeintrag mit Klärschlamm von untergeordneter Bedeutung.

2. Grundsätzlich kann der Einsatz von Klärschlamm in der Landwirtschaft als ökologisch sinnvoll und den natürlichen Kreisläufen folgend betrachtet werden: Die Landwirtschaft produziert Nahrungsmittel, die von der Bevölkerung konsumiert werden. Die organischen Abfälle wiederum werden als Nährstoffe in die Landwirtschaft zurückgeführt.

Auf diese Weise entsteht ein Nährstoffkreislauf, der grundsätzlich zweckmässig ist. Aufmerksamkeit verdient allerdings die Mischung von häuslichen Abwässern mit Abwässern anderer Herkunft. Dabei können «kreislauffremde» Schadstoffe, soweit sie in den ARA nicht abgebaut werden, in den Klärschlamm gelangen.

Auf Betrieben, die nach der Methode der Integrierten Produktion (IP) wirtschaften, ist der Einsatz von Klärschlamm erlaubt. Bio-Betriebe dürfen Klärschlamm einsetzen, wenn sie frühzeitig eine Ausnahmebewilligung bei der Produzentenanerkennungskommission (PAK) der Vereinigung schweizerischer biologischer Landbau-Organisationen (VSBLO) erlangen. Dazu hat die PAK restriktive Weisungen erlassen. Gemäss den Abklärungen des AGW kommen im Kanton Zürich per Dezember 1995 lediglich acht ARA in Frage, die Klärschlamm für Bio-Betriebe abgeben könnten.

In der vom AGW seit 1992 geführten KlärschlammBuchhaltung werden die landwirtschaftlich eingesetzten Klärschlammengen pro Abnehmerbetrieb jährlich erfasst und mit dem jeweiligen Düngerbedarf verglichen. Diese in Übereinstimmung mit der Stoffverordnung durchgeführte Überwachung der Klärschlammbewirtschaftung ist auch bei Bedarfsabklärungen für Schlammbehandlungsmassnahmen in den ARA von Nutzen. Vor dem Hintergrund der fortschreitenden Ökologisierung der Landwirtschaft werden dabei Massnahmen zur Qualitätssteigerung beim Klärschlamm zwischen den ARA-Betreibern und dem AGW intensiv diskutiert. Bei ARA-Sanierungen werden die entsprechenden Entscheide gründlich vorbereitet.

Für den Klärschlammeinsatz auf Futter- und Gemüseflächen verlangt die Stoffverordnung die Klärschlammhygienisierung. ARA mit einer Jahresproduktion von weniger als 100 Tonnen Trockenrückstand haben im Rahmen einer Übergangsfrist noch bis 30. September 1997 Zeit, die entsprechenden Vorkehrungen zu treffen. Klärschlamm-Hygienisierungsanlagen wurden im Kanton Zürich erstmals 1986 in Betrieb genommen. Seither haben die Betreiber von öffentlichen ARA und Klärschlammaufbereitungsanlagen für solche Hygienisierungsanlagen brutto rund 25 Millionen Franken aufgewendet, wobei der Kanton an die Neuerstellungskosten rund 10 bis 15% beisteuerte und auch der Bund diese bis anhin mit etwa 15% subventioniert hat. Hygienisierungsanlagen erhöhen dabei nicht nur die Qualität des Klärschlammes; ihnen kommt in den ARA auch in der erforderlichen thermischen Klärschlammbehandlung eine wesentliche Funktion zu.

3. Gemäss dem Leitbild für die schweizerische Abfallwirtschaft ist die Wiederverwertung von Abfällen deren Entsorgung vorzuziehen. Das kantonale Abfallkonzept von 1989 hält als Ziel fest, dass Klärschlamm soweit als möglich als Dünger wiederverwertet werden soll und für den nicht verwertbaren Anteil ein zweiter Entsorgungsweg bereitgestellt werden muss. Die Summe aller die Klärschlammbewirtschaftung beeinflussenden Faktoren führt im Einzelfall für die ARA-Betreiber zur Entscheid, weiter in die landwirtschaftliche Klärschlammverwertung zu investieren oder die Klärschlammverbrennung als zweiten Entsorgungsweg zu beschreiten. In den meisten Fällen wird so lange wie möglich der Weg in die Landwirtschaft als vom Gesetzgeber vorgesehene und deutlich kostengünstigere Variante gewählt.

Im kantonalen Klärschlammkonzept vom 1. Februar 1995 werden die öffentlichen ARA und die Klärschlamm-Aufbereitungsanlage Pfannenstiel für die Entsorgung des Klärschlammes bestimmten Anlagen zugewiesen. Es sind dies die Klärschlamm-Verbrennungsanlagen Limmattal und Winterthur, die Kehrrechtverwertung Zürcher Oberland (KEZO), die Kehrrechtverbrennungsanlage Horgen sowie für den grössten Anteil das Zementwerk Siggenthal (Holderbank Cement und Beton HCB). Diese Entsorgungsanlagen haben eine maximale technische Kapazität für die Klärschlammverbrennung von insgesamt rund 44'000 Tonnen Trockenrückstand pro Jahr. Die gesamte im Kanton anfallende Klärschlammmenge beträgt jährlich etwa 33'000 Tonnen Trockenrückstand. Für den Notfall, in dem die Landwirtschaft keinen Klärschlamm mehr aufnehmen kann oder will, steht somit genügend Verbrennungskapazität zur Verfügung. Zwischen den Klärschlammproduzenten und den zugeordneten Entsorgungsanlagen bestehen langjährige, schriftliche Abnahmegarantien, oder solche sind in Ausarbeitung.

4. Mit Blick auf den Grundsatz, dass die Wiederverwertung von Abfällen deren Entsorgung vorzuziehen ist, kann ein gewisser Zusammenhang zwischen der Verwertung von Tierkadavern und Schlachtabfällen und der landwirtschaftlichen Klärschlammverwertung gesehen werden. Ansonsten aber bestehen kaum Parallelen. Die Klärschlammverwertung geht vom natürlichen Kreislauf aus: Menschliche und tierische Ausscheidungen, aber auch Siedlungsabwasser mit seinem messbaren Gehalt an wertvollen Pflanzennährstoffen werden seit Jahrtausenden als Dünger auf den Feldern ausgebracht.

Durch eine periodische Anpassung der Klärschlammvorschriften an die neuesten Erkenntnisse über die Pflanzenverfügbarkeit von Nährstoffen

und das Verhalten von Schadstoffen im Boden und in den Pflanzen wird vom Gesetzgeber ein möglichst umweltverträglicher Einsatz von Klärschlamm angestrebt. AGW und Landwirtschaftsamt bieten ausserdem allen Landwirten seit Jahren eine fachgerechte Beratung und umfassende Informationen über den Umgang mit Klärschlamm an.

Angesichts der Qualitätskontrollen und der Klärschlamm-Verwertungsbestimmungen ist aus heutiger Sicht keine Praxisänderung beim Klärschlamm erforderlich. Es gilt jedoch, die Entwicklungen im Auge zu behalten, so dass gegebenenfalls zweckmässig und ohne Verzug reagiert werden kann.

Ernst Schibli (SVP, Otelfingen): Die Entsorgung unserer Abfälle bereitet uns bereits heute einen grossen Aufwand, aber auch viel Mühe und nicht wenig Sorgen. Die gesamte Abfallproblematik wird uns auch in Zukunft noch viel stärker fordern. Mit all den Vorgaben betreffend die Düngung in der Nahrungsmittelproduktion werden uns die Grenzen eines geschlossenen Oeko-Kreislaufes ganz deutlich vor Augen geführt.

Die Produkthaftpflicht ist ein noch wenig ausgeleuchtetes Gebiet, ist jedoch beim Einsatz von wiederverwertbaren Abfallprodukten für den Produzenten von existentieller Bedeutung. Die Landwirtschaft ist sich ihrer Verantwortung bei der Herstellung hochwertiger Nahrungsmittel bewusst, sie muss sich aber auch bei der Versorgung von Pflanzen und Tieren mit Nahrung auf eine einwandfreie und saubere Herstellung der benötigten organischen Mittel verlassen können.

Beruhigend ist sicher die Tatsache, dass beim Klärschlammeinsatz die Produkthaftpflicht beim Hersteller des Düngers und nicht beim Produzenten der Nahrungsmittel liegt. Die Aufbereitung des Klärschlammes scheint für mich weiterhin sinnvoll. Man sollte sich Gedanken darüber machen, ob eine Lockerung der Düngungsvorschriften im Bereich Klärschlamm nicht verantwortbar ist. Die hohen Entsorgungskosten bei der Verbrennung dieses Naturproduktes und die damit verbundene Umweltbelastung sollten bei der Beurteilung des gesamten Aufgabebereiches nicht ausser acht gelassen, sondern ernsthaft geprüft werden. Die Interpellanten sind mit der Antwort der Regierung einverstanden, und wir möchten der Baudirektion für die umfassende Beantwortung unserer Interpellation bestens danken.

Der Interpellant hat seine Erklärung abgegeben.

Das Geschäft ist erledigt.

9. Organisationsform der Abwasserbeseitigung (Privatisierung)

Motion Peter Niederhauser (FDP, Wallisellen) und Dr. Ueli Betschart (SVP, Nürensdorf) vom 8. Juli 1996 betreffend (schriftlich begründet),
Entgegenahme, Diskussion

KR-Nr. 212/1996

Die Motion hat folgenden Wortlaut:

Der Regierungsrat wird eingeladen, dem Kantonsrat eine Vorlage für die Änderung des Einführungsgesetzes zum Gewässerschutzgesetz zu unterbreiten, wonach neben Gemeinden auch private Trägerschaften öffentliche Abwasseranlagen bauen und betreiben können.

Begründung:

Das Einführungsgesetz zum Gewässerschutzgesetz sieht in § 15 vor, dass die Gemeinden zur Ableitung und Reinigung der Abwässer ein öffentliches Kanalnetz samt Reinigungsanlagen zu erstellen und zu betreiben haben. Diese Regelung hat sich grundsätzlich bewährt, ist aber allzu starr und lässt keine partnerschaftliche Lösungen privatrechtlicher Art zu, wenn bedeutende Abwassermengen von einzelnen Grossbetrieben wie z.B. einem Flughafen stammen. Es ist daher die gesetzliche Grundlage zu schaffen, privatrechtliche Trägerschaften für öffentliche Abwasseranlagen zu schaffen, wie dies im neuen kantonalen Abfallgesetz möglich ist.

Ratspräsident Roland Brunner: Der Regierungsrat ist bereit, diese Motion entgegenzunehmen. Anlässlich der Sitzung vom 7. Oktober 96 hat Frau Jaun den Ablehnungsantrag gestellt.

Dorothee Jaun (SP, Fällanden): Ich kann es kurz machen, ich ziehe den Antrag auf Diskussion dieses Geschäftes zurück. Der Motionär hat mich davon überzeugt, dass er, entgegen der allgemeineren Formulierung der Motion, nur wünscht, dass Grossbetriebe die Möglichkeit erhalten, unter Umständen ihr Abwasser auf privater Basis reinigen zu können und nicht Gemeinden oder Zweckverbände.

Ratspräsident Roland Brunner: Frau Jaun hat ihren Antrag zurückgezogen, damit ist die Motion an den Regierungsrat überwiesen.

Das Geschäft ist erledigt.

10. Eintrag von Grossverteilern mit regionaler Bedeutung in den regionalen Richtplänen

Postulat Felix Müller (Grüne, Winterthur), Vreni Püntener-Bugmann (Grüne, Zürich) und Esther Holm (Grüne, Horgen) vom 7. Oktober 1996 betreffend (schriftlich begründet), (Stellungnahme)

KR-Nr. 295/1996, RRB-Nr. 432/26.2.1997

Das Postulat hat folgenden Wortlaut:

Der Regierungsrat wird aufgefordert:

1. Grössere Anlagen zur Verteilung von Konsumgütern (Verteilzentren, Einkaufszentren, Fachmärkte, multifunktionale Zentren für Freizeit und Konsum) mit regionaler Bedeutung sind im Richtplan (Versorgungsplan) einzutragen. Ein entsprechendes Signet ist zu entwickeln und die Kriterien der Einträge sind gemäss Grundlagen im Richtplan zu formulieren.
2. Neue Anlagen sind nur auf der Basis der Vorgaben im kantonalen Richtplan und auf der Basis eines Eintrages im regionalen Richtplan bewilligungsfähig.

Begründung:

Im Bereich der leistungsgebundenen Versorgung (Wasser, Gas, Elektrizität, Fernwärme und dergleichen) sind alle Anlagen der Versorgung und Entsorgung von regionaler Bedeutung in den regionalen Richtplänen eingetragen. Ebenso sind Anlagen für die Verbringung der Freizeit (Camping, Sportstätten und dergleichen) im Richtplan erfasst. Für den Stofffluss der Konsumgüter wurde bisher nur die Entsorgung (KVA, Deponien usw.) im Richtplan erfasst. Die zunehmende Zentralisierung des Konsumgüterverkaufs (Lebensmittel, Elektronik, Möbel usw., d.h. Einkaufszentren und Fachmärkte) und die Einrichtung von grossen multifunktionalen Zentren (Kino mit Shopping usw.) macht die Organisation des Detailhandels – und weitere Anlagen zur Verbringung der Freizeit, welche heute noch nicht im Richtplan eingetragen werden – zunehmend richtplanrelevant. Die erwähnten Bauten sind nicht allein Sache der Investoren, sondern in grösser werdendem Ausmass auch eine Frage der Öffentlichkeit. Die Auswirkungen auf die Umwelt und die Bewältigung des Verkehrs werden zu beachtlichen Problemen.

Die Stellungnahme *des Regierungsrates* lautet wie folgt:

Die für die Erfüllung öffentlicher Aufgaben nötige Bautätigkeit wird meist mit einer sogenannten Positivplanung gesichert. Das heisst, die Planung bezeichnet einerseits diejenigen Anlagen, deren Erstellung zur Erfüllung der dem Gemeinwesen obliegenden Aufgaben erforderlich sind. Andererseits werden diese Anlagen auf bestimmte Orte bzw. Linieneinführungen und damit auch auf ein bestimmtes Ausmass oder eine bestimmte Zahl beschränkt. Beispiele dafür sind Planungen in den Bereichen Verkehr, Ver- und Entsorgung oder öffentliche Bauten. Für die Ansiedlung privater Nutzungen bzw. privater Bautätigkeit bedarf es hingegen keiner derart weitreichender und differenzierter Vorgaben. Die dem geltenden Verfassungs- und Gesetzesrecht zugrundeliegenden Aufgabenteilung zwischen öffentlicher Hand und Privatwirtschaft soll

nicht verändert werden. Die Planung hat sich deshalb in aller Regel darauf zu beschränken, grössere Bereiche auszuschneiden, in denen ein bestimmt umschriebenes Nutzungsspektrum zulässig ist.

Mit der vom Postulat angestrebten Positivplanung soll die Anzahl der erwähnten Einrichtungen auf ein bestimmtes Mass und deren Ansiedlung auf bestimmte Orte beschränkt werden. Das öffentliche Interesse für einen derartigen Eingriff in bisher der Privatwirtschaft vorbehaltene Entscheidungen wird darin gesehen, dass unerwünschte Auswirkungen auf die Umwelt und Verkehrsprobleme zu verhindern seien. Zu diesem Zweck verfügt die geltende Rechtsordnung (insbesondere das Planungs- und Baurecht sowie das Umweltschutzrecht) jedoch bereits über ausreichende Instrumente.

Die Richtplanung erlaubt es, dass mittels Nutzungs- und Dichtevorgaben ein Betriebstyp im Sinne des Postulats indirekt ausgeschlossen werden kann. Zudem kann grundsätzlich eine gute Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr vorausgesetzt werden. Ansonsten trifft die Richtplanung jedoch in erster Linie die im Hinblick auf eine koordinierte staatliche Aufgabenerfüllung nötigen Festlegungen. Die raumverträgliche Ansiedlung publikumsintensiver Nutzungen wird in erster Linie in der kommunalen Nutzungsplanung mittels geeigneter Zonenzuweisung und der darauf abgestimmten Zuordnung von Empfindlichkeitsstufen im Sinne der Lärmschutzverordnung gesteuert. Zusätzlich stehen Differenzierungsmöglichkeiten bezüglich der Nutzungsart zur Verfügung. In gewissen Zonen können aus planerischen oder infrastrukturellen Gründen zusätzlich bestimmte Betriebsarten ausgeschlossen werden. Das geltende Recht knüpft somit zweckmässigerweise in erster Linie an die in der Summe in einem bestimmten Gebiet zu erwartenden Auswirkungen der Überbauung an und nicht an die Definition einzelner Betriebstypen. Private Betriebe können so grundsätzlich nur indirekt ausgeschlossen werden (Negativplanung). Deren konkrete Ansiedlung und Dimensionierung an einem ganz bestimmten Ort (Positivplanung) kann dagegen nicht erzwungen werden. Ist eine vom Postulat angesprochene Anlage planerisch zulässig, sind im Baubewilligungsverfahren besondere bau- polizeiliche Auflagen betreffend Erschliessung und Ausstattung zu erfüllen. Je nach Grösse der Anlage ist zusätzlich eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen. Eine weitergehende Ungleichbehandlung von Anlagen gegenüber einzelnen Ladengeschäften und Freizeiteinrichtungen, welche innerhalb einer bestimmten Nutzungszone im Laufe der Zeit von verschiedenen Investoren auf verschiedenen

Grundstücken erstellt werden können, wäre unsachgemäss und weder mit raumplanerischen noch mit umwelt-rechtlichen Argumenten begründbar.

Zusammenfassend ergibt sich, dass das geltende Recht über ein ausreichendes Instrumentarium verfügt, um die öffentlichen Interessen bei der Erstellung von Anlagen im Sinne des Postulats zu wahren. Für eine Positivplanung für nicht öffentliche Aufgaben besteht deshalb kein Bedürfnis. Die mit dem Postulat angestrebten Einträge von privaten Einrichtungen sind dem System des Zürcher Richtplans zudem fremd. Sie drängen sich auch unter Berücksichtigung des Planungsauftrags gemäss Bundesrecht nicht auf. Der Regierungsrat beantragt daher dem Kantonsrat, das Postulat nicht zu überweisen.

Ratspräsident Roland Brunner: Der Regierungsrat hat den Ablehnungsantrag gestellt; der Rat hat zu entscheiden.

Felix Müller (Grüne, Winterthur): Ich bin immer wieder erstaunt, wie der Regierungsrat Argumente verdrehen kann und wie er es fertigbringt, eine Argumentation auf der Basis von falschen Voraussetzungen aufzubauen und zu begründen.

Unser Postulat spricht nicht davon, dass es bei den Einkaufszentren um die Erfüllung einer öffentlichen Aufgabe geht. Einkaufszentren sind private Einrichtungen, die unseres Erachtens mit ihrer Erstellung und mit ihrem Betrieb je nach Grösse beachtliche, räumliche Auswirkungen haben.

Einkaufszentren ziehen überkommunal Verkehr an, somit ist nicht nur die Standortgemeinde betroffen. Einkaufszentren führen zur Konzentration der Versorgung, insbesondere mit Lebensmitteln, aber auch mit breiteren Konsumgütern, und gefährden weiterhin auch in Zukunft den Laden um die Ecke.

Es geht deshalb nicht um die Frage, ob Einkaufszentren als Bauten zur Erfüllung von öffentlichen Aufgaben gelten und im Plan für öffentliche Bauten und Anlagen aufgenommen werden sollen. Es geht darum, solche Zentren im Teilrichtplan der Entsorgung aufzunehmen.

Die Objekte, die in diesem Teilplan enthalten sind, sind in grossem Ausmass zugunsten von privaten Betreibern eingetragen. Kiesgruben, Deponien, selbst der einmal diskutierte Sondermülllofen sind zugunsten von privaten Betreibern eingetragen worden und sind keine direkten

Aufgaben der öffentlichen Hand. Das überdimensionierte Siedlungsgebiet, das als eines der Hauptargumente für die Existenz des Richtplans überhaupt gilt, ist eine Positivplanung zugunsten von privaten Nutzern.

Wie gesagt, grosse Bauprojekte haben über die Zonengerechtigkeit hinaus drastische Auswirkungen auf andere räumliche Massnahmen.

Zuerst stellt sich die Frage der Konkurrenz mit der allfälligen Struktur mit quartierbezogenen Detailgeschäften. Das Verschwinden solcher Geschäfte gefährdet grundsätzlich die Versorgung eines wachsenden Teils der Bevölkerung, der nicht sehr mobil ist, aber sonst eigentlich selbständig wäre.

Durch die Lage wird bestimmt, ob sich ein Zentrum auf das Auto oder auf die öffentlichen Verkehrsmittel ausrichtet. Falls ein solches Zentrum vor allem an einer Lage vorgeschlagen wird, die Anfahrten mit den Autos provoziert, respektive diese bevorzugt, stellt sich neben der Frage der genügenden Kapazitäten auf den Zufahrten auch die Frage zusätzlicher Luft- und Lärmbelastungen. Dies muss unseres Erachtens auch schon auf Stufe Richtplan vorkoordiniert und abgeklärt werden.

Es ist ja an sich nicht grundsätzlich mein Problem, wenn sich unzählige Autos Samstag für Samstag in der Region Dietlikon, in der Region Stettbach, bei der Grüze in Winterthur, in Dietikon-Spreitenbach und ganz gewiss noch an vielen anderen Orten mit Einkaufszentren und ähnlichen Strukturen stundenlang stauen. Mein Problem ist eher, dass ein allfälliger Bus im gleichen Stau steckenbleibt, dass der private Verkehr dazu beiträgt, dass der öffentliche Verkehr massiv behindert, respektive ebenfalls unattraktiv wird. Mein Problem ist die zusätzliche, unnötige Luft- und Lärmbelastung in diesen Regionen. Diese vielen Beispiele zeigen mit aller Deutlichkeit, dass es keine genügenden rechtlichen Grundlagen gibt und kein genügendes Instrumentarium, um solche Entwicklungen sinnvoll und attraktiv oder richtig zu steuern.

Der Regierungsrat verhält sich wie seinerzeit bei der Sondermüllverbrennungsanlage in Winterthur. Damals hat er sich gesträubt, ist davon ausgegangen, dass eine solche Anlage nichts im Richtplan zu suchen hat. Am Schluss musste die Anlage dann doch eingetragen werden wegen den richtplanrelevanten Auswirkungen.

Mit der Ablehnung unseres Anliegens würde dazu beigetragen, dass Bauten und Anlagen, die die Bevölkerung interessieren, die sie diskutieren möchte, die eigentlich relevant sind, aus Angst vor diesen Diskussionen weiterhin erst mit dem Baugesuch zu einem politischen

Problem werden können. Das fördert die Politikverdrossenheit der Bevölkerung und macht von Seiten der Bauwilligen grosse Vorinvestitionen nötig, bis die allenfalls unvermeidliche Diskussion entscheidend einsetzt.

Ich bitte Sie um Überweisung unseres Vorstosses. Er ist entstanden, weil der Bau von Einkaufszentren offensichtlich noch lange nicht abgeschlossen ist, da die Entwicklung – entgegen der Vorgaben im kantonalen Richtplan – nicht entlang der S-Bahnstationen zieht. Allfällige Befürchtungen, wonach die Standortgerechtigkeit mit einem solchen Eintrag auch ausserhalb des Siedlungsgebiets gesucht werden könnte, muss ich hier von der Hand weisen. Solche Bauten zwingen dazu, nur in Siedlungsgebieten errichtet werden zu dürfen, im Gegensatz zu Deponien und Kiesgruben, die wesentlich auch von der Geologie geprägt werden.

Ich bitte Sie nochmals um Unterstützung unseres Vorstosses.

Hartmuth Attenhofer (SP, Zürich): In der Antwort des Regierungsrates zu diesen Richtplaneinträgen heisst es, in den Richtplänen würden nur Anlagen eingetragen, die öffentliche Aufgaben zu erfüllen hätten. Nun sind aber in den Richtplänen bereits eingetragen beispielsweise die Messe Zürich – die Messe Zürich ist vollkommen privat organisiert –, Campingplätze, Sportanlagen und ich sehe nicht, dass diese drei Dinge beispielsweise öffentliche Bauten und Anlagen sein sollten. Ich gehe aber mit Ihnen einig, dass diese eine öffentliche Aufgabe zu erfüllen haben. Es gibt noch andere öffentliche Aufgaben, die unser Staat zu erfüllen hat, nämlich die Versorgung der Bevölkerung mit den lebensnotwendigen Gütern, und dazu gehören eben auch Einkaufszentren.

Ich bin nicht der Meinung, dass jede Wiese hinter einem Haus, wo die Kinder Fussball spielen, und jeder Laden um die Ecke im Richtplan eingetragen werden soll. Grosse Anlagen aber, wie sie Herr Müller geschildert hat, lösen grossen Verkehr aus. Dieser Verkehr hat Auswirkungen auf das Strassennetz, darum sollten Einkaufszentren im Richtplan eingetragen werden.

Der Richtplan, sagt die Regierung, sei eine Positivplanung und keine Negativplanung. Bei der Negativplanung, auf der Stufe der Gemeinde mit der Bau- und Zonenordnung, können gewisse Dinge ausgeschlossen werden, im Richtplan soll positiv geplant werden.

Nun wissen wir aber, dass die Regierung sich zur Zeit Gedanken darüber macht, wie man im kantonalen Richtplan die Gesamtzahl der

Parkplätze gebietsweise beschränken kann. Für mich persönlich ist das ein positiver Ansatz, die Wirkung dieser Einschränkung ist natürlich eine Negativplanung. Der Regierungsrat macht sich Gedanken, in den Richtplänen auch neue, innovative Ideen hineinzubringen – in diesem Sinne ist auch die Festlegung von Einkaufszentren in den Richtplänen eine innovative Idee –, und die SP sagt deshalb Ja dazu.

Robert Rietiker (SVP, Maur): Mich erstaunt die Begründung der Postulanten, die da gegeben wird. Man vergleicht die Einträge in den Richtplänen mit leistungsgebundener Versorgung oder sogar mit Anlagen für Sport und Freizeit, KVA's, Deponien und so weiter, welche unisono ausserhalb der Baugebiete stationiert werden müssen.

Sollten die Postulanten daran denken, dass Einkaufszentren ausserhalb der Baugebiete einzutragen sind, was anzunehmen ist bei dieser Begründung, dann würde ich sagen, sind wir natürlich für die Überweisung dieses Postulates. Falls dem nicht so ist – und mit relativer Sicherheit muss ich das annehmen –, bin ich der Meinung, dass es genügend Möglichkeiten gibt, um diese grösseren Zentren, was immer es auch ist, zu steuern.

Alles, was man mit diesem Postulat will, ist die Planung von grösseren Baukomplexen in Baugebieten einzuschränken und schwieriger zu machen, irgend etwas Grösseres, Vernünftiges, das die Leute auch schätzen, zu erstellen. Wer jemals mit der Planung einer grösseren Baute im obigen Sinne zu tun hatte, weiss, wie enorm eng das Korsett bereits ist und wie lange es dauert, bis je – falls überhaupt – eine rechtskräftige Baubewilligung vorliegt.

Ich behaupte sogar, wir Politiker sind nicht befähigt, zu planen, was die allgemeine Wirtschaft und damit das Volk braucht. Ich denke zum Beispiel zwanzig Jahre zurück, als man mit den Regionalstädten planen wollte und diese Planung auch total in die Hosen ging. Darum meine ich, sollten wir die Finger weglassen von solchen restriktiven Planungen, die versuchen, möglichst viele Hindernisse in den Realisierungsweg zu legen.

Freude an solchen Postulaten haben nur die Kantone rund um uns, ich denke an Aargau, Schwyz, St. Gallen und so weiter. Diese werden frohlocken, wenn solche Postulate durchgehen würden. Ich bin der Meinung, wir sollten das Postulat auf jeden Fall nicht überweisen.

Vreni Püntener-Bugmann (Grüne, Zürich): Bei diesem Postulat geht es um Grossanlagen, nicht um kleine Verkaufsläden, kleine Zentren der Freizeit. Es wird vom Regierungsrat in der Antwort gesagt, dass der Ausschluss von sehr verkehrsintensiven Nutzungen wie zum Beispiel eben Einkaufszentren, Freizeitzentren und Ähnlichem heute möglich wäre.

Wir sagen dazu: Natürlich wäre es theoretisch möglich. In der Praxis gibt es aber diverse Beispiele, wo trotz dieser heutigen Möglichkeiten bei der Nutzungsplanung von den Gemeinden nicht genügend Einschränkungen gemacht wurden.

So werden und wurden Zentren mit grossem Publikumsverkehr nach wie vor an Orten geplant, wo zum Beispiel die ÖV-Erschliessung schlecht ist. Wir meinen, dass solche Grossanlagen in Ortszentren oder wenigstens in der Nähe davon zugelassen werden sollen, dass es dort sinnvoll ist, da ja dort die Erschliessung bereits weitgehend vorhanden ist. Es gibt genügend Beispiele, wo es nicht gut geschehen ist. Ich möchte nur das Beispiel von Dietlikon anführen; dort ist die ÖV-Erschliessung schlecht und im Nachhinein geht es darum, jetzt das zu korrigieren, was vorher an Planung gefehlt hat. Recht geben uns meiner Meinung nach auch Ausführungen des Regierungsrates, wie sie im Bericht über die Verwirklichung und den Stand der Raumplanung und die Leitbilduntersuchungen gemacht wurden. Es heisst dort zum Beispiel, dass es erhebliche innere Reserven in den weitgehend überbauten Gebieten, insbesondere im Nahbereich von S-Bahnstationen gibt. Solche Reserven sollten genutzt werden, statt dass man auf der grünen Wiese irgendwo plant. Wir meinen, dass darum solche Einträge sinnvoll sind. Zweitens wird im selben Bericht erwähnt, dass lange Zeit der Freizeitverkehr unterschätzt wurde, dass er eine grosse Bedeutung erlangt hat und diese zunimmt. Auch um solche Anlagen geht es ja, auch da wollen wir dazu beitragen, dass diese an sinnvollen Orten entstehen.

Es geht aber auch um die Demokratie; der regionale Richtplan kann mit Initiative und Referendum dem Volk Möglichkeiten zur Einflussnahme bieten. Dort, wo die Bevölkerung diese Einflussmöglichkeiten hat, wo es um Zentren geht, zum Beispiel im Kanton Luzern, wurde prompt ein solches Zentrum abgelehnt. Wir meinen, die Bevölkerung will Einfluss nehmen, nur hat sie heute nicht rechtzeitig die Möglichkeit dazu, es ist ihr oft auch zuwenig bewusst.

Ich danke Ihnen, wenn Sie das Postulat unterstützen.

Ruedi Hatt (FDP, Richterswil): Ich habe hier mit einem gewissen Erstaunen gehört, dass es sich bei der Richtplanung um eine sogenannte Positivplanung handeln soll. Ich würde das bei diesen Einkaufszentren bestreiten. Sobald Sie ein Einkaufszentrum im Richtplan eintragen – abgesehen davon, ob man sich einigen könnte, wo man dieses Einkaufszentrum eintragen will, nämlich dort am Bahnhof, wo es öffentlich erschlossen wäre, oder bei der Autobahnausfahrt, wo es durch den Individualverkehr erschlossen wäre –, spätestens ab diesem Zeitpunkt wäre es keine Positivplanung mehr.

Wenn Sie ein Einkaufszentrum im Richtplan eintragen, wird es zur Negativplanung, denn überall dort, wo es nicht eingetragen ist, könnten Sie dann eben kein Einkaufszentrum errichten. Ich möchte Sie bitten, jetzt nicht auch noch dieses festlegen zu wollen. Bei uns in der Region gibt es schon ein Problem, wenn Sie eine Kunsteisbahn im Richtplan festlegen wollen. Sie ist am falschen Ort und gerade dort, wo man sie festgelegt hat, wird sie trotzdem nicht geplant.

Wichtig scheint mir auch das Argument, dass der Kanton Zürich in sich ja nicht autark ist. Wenn wir das linke Zürichseeufer anschauen, da passiert schlicht und ergreifend das, dass die Leute in den Kanton Schwyz in das Seedammcenter gehen und dort ihre Einkäufe tätigen. Die Läden hier in den Gemeinden haben da keine grosse Wirkung.

Ich möchte Sie bitten, nicht auch diesem Planungswahnsinn zu verfallen und alles in den Richtplan hineinschreiben zu wollen. Man darf nicht davon ausgehen, dass tatsächlich eine private Initiative, eine private Investition an dem Standort tätig wird, der sowohl abgewogen und wahrscheinlich für alle gut ist.

Ich bezweifle dies und ich bitte Sie, den Fehler nicht zu begehen, auch noch diese Einkaufszentren in der Richtplanung festlegen zu wollen.

Regierungsrat Hans Hofmann: Ich möchte Sie auch namens des Regierungsrates bitten, diesen Vorstoss abzulehnen. Es geht nicht an, die ganze Planungshierarchie umzukehren. Ich glaube, was wo in den Bauzonen passieren soll, soll vor allem auf Stufe Nutzungsplanung durch die Gemeinden gesagt werden mit der Zonenzuweisung, mit Dichtevorgaben. Wenn wir solche grösseren Zentren bereits in den Richtplan aufnehmen würden, dann bräuchte es auf Stufe Richtplan eine UVP.

Die Fragen, die Herr Müller aufwirft, können ohne UVP gar nicht gelöst werden. Eine UVP auf Stufe Richtplan ist ein Unsinn, weil Auswirkungen auf die Umwelt, auf den Verkehr und so weiter erst anhand

eines konkreten Projektes geklärt werden können. Das hat auch das Bundesgericht mehrfach bestätigt, unter anderem beim Entscheid über die SABA in Winterthur. Dort hat das Bundesgericht gesagt, die UVP zum konkreten Bauvorhaben gehöre in das Bewilligungsverfahren.

Ich bitte Sie, es dabei bewenden zu lassen und das Postulat abzulehnen.

Abstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 84 : 62 Stimmen, das Postulat nicht zu überweisen.

Das Geschäft ist erledigt.

Hier werden die Beratungen abgebrochen.

Rücktrittserklärung eines Ersatzoberrichters

Ratssekretär Thomas Dähler verliest folgende Rücktrittserklärung:

Sehr geehrte Damen und Herren Kantonsräte.

Seit Juli 1996 versehe ich in Affoltern das Amt eines Landgerichtspräsidenten. Meine neue Tätigkeit ist vielfältig, interessant und befriedigt mich in hohem Masse. Allerdings hat es sich gezeigt, dass mein nebenamtlicher Einsatz als Ersatzoberrichter sich nicht mehr in Einklang mit meiner arbeitsintensiven neuen Tätigkeit bringen lässt. Aus diesem Grund habe ich mich entschlossen, mich voll auf mein neues Wirkungsfeld als Landgerichtspräsident zu konzentrieren und trete per 10. Juli 1997, Beginn der Sommergerichtsferien, als Ersatzoberrichter zurück. Ich danke allen Oberrichtern, mit denen ich in den letzten Jahren gerichtet habe, für die angenehme Zusammenarbeit und verbleibe mit freundlichen Grüssen, Dr. iur. Andreas Gerber.

Ratspräsident Roland Brunner: Ich danke Herrn Gerber für seine, dem Staat Zürich geleisteten Dienste und bitte die IFK, die Nachfolge an die Hand zu nehmen.

Verschiedenes

Neu eingereichte Parlamentarische Vorstösse

Parlamentarische Initiative *Ruedi Keller (SP, Hochfelden)* und *Barbara Marty Kälin (SP, Gossau)* betreffend Diskussion von Anfragen an Gemeindeversammlungen

Motion *Astrid Kugler (LdU, Zürich)* und *Benedikt Gschwind (LdU, Zürich)* betreffend Änderung der «Verordnung über die Gemeindebeiträge an den Verkehrsverbund (Kostenverteiler-Verordnung)» vom 14. Dezember 1988

Postulat *Regula Ziegler-Leuzinger (SP, Winterthur)* und *Julia Gerber Rüegg (SP, Wädenswil)* betreffend Ethikvorlesungen an der medizinischen Fakultät der Universität Zürich

Anfrage *Thomas Dähler (FDP, Zürich)* und *Esther Holm (Grüne, Horgen)* betreffend Durchsetzung des Strassenverkehrsgesetzes beim nichtmotorisierten Zweiradverkehr

Anfrage *Esther Zumbunn (DaP/LdU, Winterthur)* betreffend Einführung von Schnellzügen auf der Linie Schaffhausen–Winterthur–Flughafen–Zürich–Zürich HB und umgekehrt

Anfrage *Theo Schaub (FDP, Zürich)* betreffend Inseratenkampagne Universitätsspital Zürich

Anfrage *Ulrich Welti (SVP, Küsnacht)* betreffend vermehrtes Verständnis und grössere Konzilianz der Kantonalen Fischerei- und Jagdverwaltung gegenüber den betroffenen Personenkreisen in wichtigen Sachfragen

Anfrage *Christoph Schürch (SP, Winterthur), Franziska Frey-Wettstein (FDP, Zürich)* und *Bettina Volland (SP, Zürich)* betreffend Durchsuchung von Hanfläden. Sperren von Konten der Ladenbesitzer und Ladenbesitzerinnen.

Schluss der Sitzung: 12.00 Uhr

Zürich, den 2. Juni 1997

Die Protokollführerin:
Therese Spiegelberg

Vom Büro des Kantonsrates in seiner Sitzung vom 3. Juli 1997 genehmigt.